Transport Canada

1987-88 Estimates

Part III

Expenditure Plan

87-02867/

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with part II.

©Minister of Supply and Services Canada 1987

Available in Canada through

Associated Bookstores
and other booksellers

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1988-III-48 Canada: $20.00

ISBN 0-660-53698-6 Other countries: $24.00

Price subject to change without notice

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without the prior written permission of the Publishing Services, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.

1987-88 Estimates

Part III

Transport Canada

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document, and as such contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

The Plan is divided into three sections. Section I presents an overview of the Program and a summary of its current plans and performance. For those interested in more detail, Section II identifies, for each activity, the expected results and other key performance information that form the basis for the resources requested. Section III provides further information on costs and resources as well as special analyses which the reader may require to understand the Program more fully.

Section I is preceded by Details of Spending Authorities from Part II of the Estimates and Volume II of the Public Accounts. This is to provide continuity with other Estimates documents as well as to aid in assessing the program's financial performance over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section and a financial summary in Section I provides cross-references to the more detailed information found in Section II. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

Table of Contents

Details of Spending Authorities

A. Authorities for 1987-88 - Part II of the Estimates 1-4
B. Use of 1985-86 Authorities - Volume II of the Public Accounts 1-8

Section I
Program Overview

A. Plans for 1987-88
   1. Highlights 1-11
   2. Summary of Financial Requirements 1-14
B. Recent Performance
   1. Highlights 1-18
   2. Review of Financial Performance 1-23
C. Background
   1. Introduction 1-26
   2. Mandate 1-26
   3. Program Objective 1-26
   4. Program Organization for Delivery 1-26
D. Planning Perspective
   1. External Factors Influencing the Program 1-30
   2. Initiatives 1-31
   3. Update on Previously Reported Initiatives 1-35
E. Program Effectiveness 1-38

Section II
Analysis by Activity

A. Policy and Coordination 2-1
B. Marine/Canadian Coast Guard 3-1
C. Aviation 4-1
D. Airports Authority 5-1
E. Surface 6-1
F. Departmental Administration 7-1

Section III
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources
   1. Financial Requirements by Object 8-1
   2. Personnel Requirements 8-2
   3. Capital Expenditures 8-4
   4. Transfer Payments 8-27
   5. Revenue 8-32
   6. Loans, Investments and Advances 8-33
   7. Net Cost of Program 8-35
   8. Revolving Fund Financial Statements 8-36

B. Other Information
   1. Canadian Coast Guard Fleet 8-38
   2. Investment in Coast Guard Fleet 8-39
   3. Maritime Pollution Claims Fund 8-40
   4. Major Federal Airports Revolving Fund 8-41
   5. Details of Major Sources of Revenues/Recoveries 8-43
   6. Details of Legal Mandate 8-47
   7. Summary of Funding Through Appropriations - - Crown Corporations 8-48

Details of Spending Authorities

A. Authorities for 1987-88 - Part II of the Estimates

Authority is requested to spend $2,198,552,000 to operate the Transport Program during the 1987-88 fiscal year. Existing statutes authorize the net expenditure of an additional $56,970,000.

Parliament has previously authorized a total drawdown of $80,000,000 for the Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund.

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1987-88 Main Estimates	1986-87 Main Estimates
	Transport		
1	Operating expenditures	665,762	678,830
5	Capital expenditures	599,964	828,304
10	Grants and Contributions	284,134	280,402
15	Payments to Canada Harbour Place Corporation	5,220	9,184
20	Payment to the Canarctic Shipping Company, Limited	4,434	2,116
25	Payment to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	5,618	2,488
30	Payment to the Canada Ports Corporation	3,485	8,867
35	Payments to Marine Atlantic Inc.	105,022	146,106
40	Payments to VIA Rail Canada Inc.	500,000	500,000
45	Payment to St. Lawrence Seaway Authority	24,500	-
50	Payments to Canadian National Railway Company for benefits provided to employees	413	-
(S)	Minister of Transport - Salary and Motor car allowance	40	40
(S)	Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund	-57,233	-21,134
(S)	Termination of tolls - Victoria Bridge	3,000	2,600
(S)	Contributions to employee benefit plans	111,163	102,250
	Budgetary appropriations not required		
-	Payment to the Hamilton Harbour Commission	-	1,160
(S)	Stores Revolving Fund	-	2,600
	Total Budgetary	2,255,522	2,543,813
L55	Loan to St. John's Port Corporation	2,000	-
	Total Non-Budgetary	2,000	-
	Total Program	2,257,522	2,543,813

Votes – Wording and amounts

Vote	(dollars)	1987-88 Main Estimates
	Transport	
1	Transport - Operating expenditures, and (a) authority to make recoverable advances for transportation, stevedoring and other shipping services performed on behalf of individuals, outside agencies and other governments, in the course of or arising out of the exercise of jurisdiction in navigation, including navigational aids, and shipping; (b) authority to make expenditures on other than federal property in the course of or arising out of the exercise of jurisdiction in aeronautics; (c) authority for the payment of commissions for revenue collection pursuant to the Aeronautics Act; (d) subject to paragraph (e), authority to spend revenue received during the year excluding that received from activities under the Surface Transportation Activity; and (e) authority to spend revenue received during the year in the course of or arising out of the exercise of jurisdiction in aeronautics of an amount equal in the opinion of the Minister of National Revenue, to the net amount received during the year from the air transportation tax payable under Part II of the Excise Tax Act minus the portion thereof credited to the Airports Revolving Fund.	665,762,000
5	Transport - Capital expenditures including contributions to provinces or municipalities, local or private authorities towards construction done by those bodies.	599,964,000
10	Transport - The grants listed in the Estimates and contributions including payments to supplement pension allowances under the Inter-colonial and Prince Edward Island Railway Employee's Provident Fund Act.	284,134,117
15	Payments to Canada Harbour Place Corporation in respect of operating and capital expenditures for a facility at Pier B-C in Vancouver, B.C.	5,220,000
20	Payment to the Canarctic Shipping Company, Limited to be applied by the Company in the payment of the excess of the expenditures over the revenues of the Company during the calendar year 1987.	4,434,000
25	Payment to the Jacques Cartier and Champlain Bridge Inc. to be applied in payment of the excess of the expenditures over the revenues of the Corporation (exclusive of depreciation on capital structures and reserves) in the operation of the Jacques Cartier and Champlain Bridges, Montreal.	5,618,000

Votes - Wording and amounts (Cont'd)

Vote	(dollars)	1987-88 Main Estimates
30	Payment to the Canada Ports Corporation for development of port facilities at the Port of Sept-Îles, Quebec.	3,485,000
35	Payments to Marine Atlantic Inc. for transportation activities including the following water transportation services, pursuant to contracts with Her Majesty; (a) Newfoundland ferries and terminals; Newfoundland coastal service and terminals; Prince Edward Island ferries and terminals; Yarmouth, N.S. --The New England States, U.S.A. ferries and terminals; Digby --Saint John ferries and terminals, and (b) rail/water and narrow guage/standard interface, ferries and terminals.	105,022,000
40	Payment to VIA Rail Canada Inc. in respect of the costs of the management of the Company, payments for capital purposes and payments for the provision of rail passenger services in Canada in accordance with contracts entered into pursuant to subparagraph (c)(i) of Transport Vote 52d, Appropriation Act No. 1, 1977, and payments to a railway company for the prescribed portion of the costs incurred by the company for the provision of income maintenance benefits, layoff benefits, relocation expenses, early retirement benefits, severance benefits and other benefits to its employees where such costs are incurred as a result of the implementation of the provisions of the contract or discontinuance of a rail passenger service pursuant to subparagraph (c)(ii) of Transport Vote 52d, Appropriation Act No.1, 1977.	500,000,000
45	Payment to St. Lawrence Seaway Authority in respect of an enhanced maintenance program for the Welland Canal including necessary capital expenditures in accordance with annual capital budgets approved by the Treasury Board.	24,500,000
50	Payments to reimburse, in accordance with regulations prescribed by the Governor in Council, Canadian National Railway Company for the prescribed portion of the costs incurred by it for benefits provided to its adversely affected employees in respect of changes of a permanent nature arising from the rationalization of railway operations provided by the Terra Transport Division of Canadian National Railway Company, in Newfoundland and implemented in accordance with government approved plans for the provision of Newfoundland transportation services.	413,000
L55	Loan to St. John's Port Corporation for port improvements in accordance with terms and conditions to be approved by the Governor in Council.	2,000,000

Program by Activities

(thousands of dollars)	1987-88 Main Estimates								1986-87 Main Estimates
	Authorized person-years	Budgetary					Non Budgetary	Total	
		Operating	Capital	Transfer payments	Less: Revenues credited to the Vote	Sub-total	Loans, Investments and Advances		
Policy and Coordination[1]	309	674,881	2,294	227,747	-	904,922	2,000	906,922	912,546
Marine/Canadian Coast Guard[2]	6,150	472,251	236,017	9,269	13,244	704,293	-	704,293	810,925
Aviation	6,979	474,395	220,829	750	191,918	504,056	-	504,056	660,601
Airports Authority[3]	4,669	475,115	206,600	40,088	779,036	(57,233)	-	(57,233)	30,430
Surface	278	28,909	2,685	9,260	-	40,854	-	40,854	52,550
Departmental Administration[4]	2,744	158,821	8,116	20	8,327	158,630	-	158,630	76,761
	21,129	2,284,372	676,541	287,134	992,525	2,255,522	2,000	2,257,522	2,543,813
1986-87 Authorized P-Y's									21,388

1. The Policy and Coordination activity includes payments to the following Crown Corporations: The Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. ($5,618,000 Vote 25); Canada Ports Corporation ($3,485,000 Vote 30); Marine Atlantic Inc. ($105,022,000 Vote 35); VIA Rail Canada Inc. ($488,700,000 Vote 40); the St. Lawrence Seaway Authority ($24,500,000 Vote 45) and Canadian National Railways ($413,000 Vote 50). Although Vote 40 seeks a total authority of $500,000,000 the remaining $11,300,000 is for labour assistance payments to railway companies, of which VIA Rail Canada Inc. is a qualified recipient.

2. The Marine/Canadian Coast Guard activity includes payments to Canarctic Shipping Company Limited of ($4,434,000 Vote 20).

3. The Airports Authority Group activity is partly funded through the use of a Revolving Fund (Self-Supporting Airports and Associated Ground Service Revolving Fund). The Estimates shown in this table include the cash surplus for the Fund over the fiscal year.

4. The Departmental Administration activity includes payments to Canada Harbour Place Corporation of $5,220,000 (Vote 15).

Further details concerning budgetary appropriations for Crown Corporations are displayed in Section III, Supplementary Information , starting on page 8-48.

B. Use of 1985-86 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote	(dollars)	Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
Departmental Administration Program				
1	Operating expenditures	105,142,000	111,079,870	107,676,764
5	Capital expenditures	11,974,000	12,664,000	12,307,085
10	Payments to Canada Harbour Place Corporation	60,609,000	55,609,000	55,609,000
(S)	Minister of Transport - Salary and motor car allowance	42,400	39,530	39,530
(S)	Contributions to EBP	8,984,000	9,907,000	9,907,000
(S)	Stores revolving fund	3,600,000	9,829,096	4,933,919
(S)	Forgiveness of debt - NTCL	-	1,583,804	1,583,804
	Total Program - Budgetary	190,351,400	200,712,300	192,057,102
Marine Transportation Program				
15	Operating expenditures	447,779,000	436,642,024	401,341,385
20	Capital expenditures	340,388,000	361,434,000	316,962,001
25	Payment to Canarctic Shipping Co. Ltd.	1,709,000	4,250,000	4,156,688
30	Payment to Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	3,855,000	3,855,000	3,855,000
35	Payment to Canada Ports Corporation	21,209,000	14,759,000	14,126,655
36C	Payment to Atlantic Pilotage Authority	-	612,000	611,111
37C	Payment to Great Lakes Pilotage Authority	-	3,361,000	3,360,500
38C	Payment to Laurentian Pilotage Authority	-	2,000,000	1,956,050
40	Payment to Hamilton Harbour Commission	2,000,000	2,000,000	2,000,000

Votes (dollars)		Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
(S)	Contributions to EBP	31,730,000	34,999,000	34,999,000
(S)	Award to Lyons Dredging and Construction Co. Ltd.	-	3,460,380	3,460,380
(S)	Refunds of amounts credited to revenue in previous years	-	15,373	15,373
	Total - Budgetary	848,670,000	867,387,777	786,844,143
L45	Loans to Canada Ports Corporation	1,190,000	1,190,000	-
L50	Loans to Halifax Port Corporation	6,781,000	6,781,000	6,781,000
(S)	Loans to Canada Ports Corporation	-	10,000,000	-
(S)	Loans pursuant to SLSA Act	-	10,000,000	-
	Total Non-Budgetary	7,971,000	27,971,000	6,781,000
	Total Program	856,641,000	895,358,777	793,625,143
Air Transportation Program				
55	Operating expenditures	358,522,000	354,333,202	330,828,401
60	Capital expenditures	397,685,000	396,995,001	340,289,543
65	Grants and Contributions	49,263,000	49,263,000	38,819,113
70	Payment to Revolving Fund	7,198,000	7,198,000	7,169,319
(S)	Contribution to EBP	58,996,000	65,055,000	65,055,000
(S)	Federal Court Awards	-	884,707	884,707
(S)	Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund	(94,390,000)	32,076,855	(107,264,863)
(S)	Refunds of amounts credited to revenue in previous years	-	4,538	4,538
	Total Program - Budgetary	777,274,000	905,810,303	675,785,758

Vote	(dollars)	Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
Surface Transportation Program				
75	Operating expenditures	27,036,000	26,478,010	24,650,458
80	Grants and Contributions	241,622,000	300,562,000	289,769,740
85	Payment to CN Marine and CNR	132,911,000	102,811,000	102,811,000
86C	Payments to reimburse CNR	-	1,280,000	927,732
87C	Payments to conduct testing and evaluation of railway operations in Newfoundland	-	3,000,000	-
90	Payment to VIA Rail Canada	600,700,000	600,000,000	599,792,361
(S)	Termination of tolls - Victoria Bridge	2,500,000	2,968,288	2,968,288
(S)	Contributions to EBP	1,576,000	1,738,000	1,738,000
	Total Program - Budgetary	1,006,345,000	1,038,837,298	1,022,657,579
	Total Department - Budgetary	2,822,640,400	3,012,747,678	2,677,344,582
	Total Department - Non-Budgetary	7,971,000	27,971,000	6,781,000
	Total Department	2,830,611,400	3,040,718,678	2,684,125,582

Note: Data for 1985-86, in other sections of this program expenditure plan, have been restated for comparative analysis purposes to reflect the recently revised activity and organization structures for 1987-88. See pages 1-26 to 1-29 for explanations of the major reasons for these realignments.

Section I
Program Overview

A. Plans for 1987-88

1. Highlights

Transportation activity, closely linked to the overall performance of the Canadian economy, will be positively affected by renewed economic expansion. The sector will make its unique contribution by becoming safer, more efficient and better able to meet the diverse needs of shippers and travellers.

Transport Canada has established the following corporate priorities:

Safety: to ensure that an adequate level of safety is maintained within the national transportation system. The Department has been reorganized to give new and greater emphasis to its safety assurance role.

Security: to ensure that maximum security is provided for passengers, freight and equipment. Transport Canada will work in conjunction with other security and intelligence agencies and departments to consider effective methods of instituting security risk and threat analysis procedures; to put in place adequate protective and preventive programs, equipment and personnel; and to determine the transport security roles and funding responsibilities to be borne by each department and agency.

Economic Regulatory Reform: to work for the passage of the new National Transportation Act and implementation of the extensive economic regulatory reforms that will restructure the federal approach to the transportation sector. Market competition will set most transportation prices and services. The Department will adjust itself to this more competitive regime.

Regional Industrial Investment and Trade: to contribute where possible to economic development projects in regional economies. The Department will aim to obtain the largest possible markets for Canadian transportation services and to ensure that our air bilateral negotiations and coasting trade discussions with the U.S. and other countries can benefit from the larger negotiating framework.

Efficiency and Effectiveness: to ensure that the level and quality of service is appropriate and improve service efficiency by providing the same results with fewer resources. Work will continue towards the goals of expenditure reduction, improved departmental organization, reduction of subsidies, increased cost recovery, appropriate levels of service and privatization of Crown corporations.

The following are major highlights, by Activity, of how these corporate priorities will be implemented across the Department.

Policy and Coordination:

- to continue to develop and to work for the passage of the legislative proposals arising from "Freedom to Move" which will encourage the growth of a competitive transportation system serving all regions of Canada;

- to continue implementation of the ERDA Sub-agreements with the provinces. For example the Quebec Sub-agreement totals $170 million for five years and the 1987-88 amount is $55 million. The Quebec projects include research and development, urban transportation improvements, wharf improvements on the Lower North Shore, upgrading of airport facilities and equipment and a number of highway extensions and improvements; and

- to continue to improve the rail passenger and ferry services through effective capital acquisitions, increased cost recovery and reduced per unit operating subsidies.

Marine/Canadian Coast Guard:

- to continue the promotion of "Freedom to Move" with the development of regulations under the Canada Shipping Act, (CSA) Part XV (Coasting Trade) prescribing the terms and conditions exempting non-Canadian ships from the prohibitory provisions of the Act, when suitable Canadian ships are not available. Ship safety and ship-source pollution prevention will also be addressed with the development of regulations pursuant to the up-dated CSA legislation regarding amendments to the International Maritime Organization (IMO) Safety of Life at Sea Convention and other IMO Conventions relating to Pollution Prevention, Compensation for Oil Pollution Damage, Training of Seafarers and Vessel Traffic Services;

- to continue development work towards the eventual construction of a Polar 8 Icebreaker, as announced by the government on September 10, 1985. The Polar 8 mission profile, in addition to all the Coast Guard missions, will emphasize sovereignty and science and will provide particular support to DND's Arctic missions; and

- to complete construction and introduce into service one new Coast Guard Icebreaker, Class 1200 for Maritimes Region and one Navaid tender, Class 1100 in the Newfoundland Region.

Aviation:

- to enhance safety through improved surveillance of regulatory conformity, wider ranging control of the airworthiness of

aeronautical products, a greater public awareness of the personal responsibilities associated with aviation safety and close monitoring of the industry as it adjusts to the new reformed economic regulatory environment;

- to continue the implementation of the Radar Modernization Project (RAMP). This project will take approximately seven more years to complete at a total estimated cost of $803 million. The forecast expenditures to the end of fiscal year 1986-87 are $260 million with planned spending of $138 million in 1987-88; and

- to continue development/consultation on the Canadian Airspace System Plan which outlines long range facility and equipment requirements for the Canadian Air Navigation System.

Airports Authority:

- to evaluate alternative airport Management Structures for Canadian Airports that would increase local decision making, improve organizational efficiency and enhance commercial activity within a newly defined policy for federal involvement in airports;

- to continue to improve airport security procedures and facilities in response to perceived threats to the safety and security of aircraft and air travellers from acts of sabotage and terrorism; and

- to ensure that during the 1988 Winter Olympic Games, Calgary International Airport will serve as the gateway for athletes, support crews, media personnel and spectators attending the event. In order to process this incremental volume of aircraft and travellers in a safe and efficient manner, it is essential that the Airport be in a full state of readiness. Consequently, the Airports Authority Group is taking steps to ensure that operations and contingency plans are developed, in consultation with airport users, the community and the Olympic Organizing Committee.

Surface:

- to improve railway safety through the development of rail safety legislation and contributions to rail/highway grade separation projects;

- to develop the handling and transportation components of the Transportation of Dangerous Goods Regulations; to continue regulatory harmonization and facilitation, to expand and improve enforcement and emergency response assistance, and to undertake research; and

- to continue to improve the safety of motor vehicle travel through the further development of the policy for occupant restraint systems and the promotion of daytime running lights including the retrofitting of the Transport Canada vehicle fleet. New emission standards will be announced for heavy duty vehicles and support will be provided to the implementation of the National Safety Code for trucks and buses.

Departmental Administration:

- to complete the conversion of the Canada Pavilion space into a Trade and Convention Centre and its transfer to British Columbia, as a permanent legacy of the federal contribution to EXPO 86; and

- to scale down the operations of the Canada Harbour Place Corporation after completion of the Trade and Convention Centre, and transfer on-going responsibility for the Corporation to the Minister of Public Works.

Globally, in response to Government-wide initiatives to reduce the deficit, one of the Department's priorities is increasing the efficiency and economy of its programs. Expenditure reduction targets for 1987-88 will increase by $50 million over 1986-87 levels of $200 million. This target will be met by further reductions in overhead, fee increases, subsidy reductions and capital deferrals.

2. Summary of Financial Requirements

Figure 1-1: Net Financial Requirements by Activity ($000)

	Estimates 1987-88	Forecast[1] 1986-87	Change	For Details See Page
Budgetary				
Policy & Coordination	904,922	946,488	(41,566)	2-1
Marine/Canadian Coast Guard	704,293	694,682	9,611	3-2
Aviation	504,056	552,400	(48,344)	4-1
Airports Authority	(57,233)	29,000	(86,233)	5-1
Surface	40,854	40,045	809	6-1
Departmental Administration	158,630	179,277	(20,647)	7-1
	2,255,522	2,441,892	(186,370)	
Non-Budgetary				
Policy and Coordination	2,000	-	2,000	2-1
Total Program	2,257,522	2,441,892	(184,370)	
Departmental Operations Authorized Person-Years	21,129	21,322	(193)	

1. The 1986-87 forecast data in this, and all subsequent similar schedules, are based on information available to management at 30 November, 1986.

Explanation of Change: The financial requirements for 1987-88 are $184.4 million or 7.6% lower than the 1986-87 forecast expenditures. The decrease is a result of the following major factors:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations.	
• **Policy and Coordination** - increases in capital to modernize data systems ($1.9 million); miscellaneous minor net operating decreases ($4.7 million); increases in payments for Montreal commuter rail services, B.C. ferry operators, ERDA projects, Yellowhead Highway, Nfld. rail services and improvements to the grain transportation system ($56.2 million); offset by termination of Atlantic Highways Program ($10.0 million); decreases in Branch Line Rehabilitation contributions ($29.8 million) and transfer of grain system contributions to the Grain Transportation Authority ($17.0 million); miscellaneous minor increases in other contributions ($0.5 million)	(2.9)
• **Marine/Canadian Coast Guard** - operating expenditures increased due to price adjustment on salaries, wages and employee benefit plans but partially offset by savings as a result of lower person-year requirements ($12.7 million); capital expenditures decreased due to changes in cash flow ($5.4 million); grants and contributions reflect additions for the Laviolette Bridge Pier Protection ($7.2 million); and decreased payments to Crown and other Corporations ($4.9 million)	9.6
• **Aviation** - capital expenditures have decreased as a result of delays and deferrals in the delivery of capital projects ($3.0 million); while rate revisions in fees and the Air Transportation Tax have resulted in increased revenues ($45.3 million)	(48.3)
• **Airports Authority** - decrease in operating, capital and contribution expenditures ($4.1, $9.5 and $5.0 million respectively) and an increase in revenue due to rate revisions in fees and Air Transportation Tax ($67.6 million)	(86.2)
• **Surface** - increase due to reprofiling of the Regina railway project ($1.1 million); completion of grade separation and other rail	

	$ Millions
relocation projects ($2.5 million); increased requirements for professional service contracts ($3.3 million); completion of Hinton Commission of Inquiry ($1.1 million).	0.8
• **Departmental Administration** - decrease due to deficit reduction contributions ($5.5 million); termination of Stores Revolving Fund operations ($2.4 million); decreased capital requirements ($8.7 million) and closing of Expo 86 Secretariat office ($2.5 million); offset by net increase in minor items ($6.8 million).	(12.3)
Budgetary - Crown Corporations	
• **Policy and Coordination** - increased payments to Jacques Cartier and Champlain Bridges ($2.0 million), Canadian National Railways ($0.4 million) and the St. Lawrence Seaway Authority ($24.5 million); offset by decreases in payments to Ports Canada ($12.1 million) and Marine Atlantic ($53.5 million)	(38.7)
• **Departmental Administration** - wind-down of Canada Harbour Place program.	(8.4)
Non-Budgetary - Crown Corporations	
• **Policy and Coordination** - loan funding for port development at St. John's.	2.0

Explanation of 1986-87 Forecast: The 1986-87 forecast is $102.6 million or 4.0% lower than 1986-87 Main Estimates of $2,543.8 million. This difference is explained by the following major items:

	$ Millions
• **Policy & Coordination** - decreased requirements for payments to Montreal commuter rail services ($1.0 million); Atlantic Highways ($3.0 million); ERDA projects ($6.5 million); Branchline Rehabilitation ($8.2 million); and transportation of disabled persons program ($1.4 million); offset by minor operating expenditure increases ($3.3 million); increased requirements for improvements to Grain transportation system ($17.0 million); Newfoundland container program and St. John's Dockyard subsidies ($12.8 million); pensions for employees transferred to CN ($0.7 million); and payment to Marine	

	$ Millions
Atlantic ($12.4 million); Ports Canada for Churchill deep berth ($6.7 million); and Jacques Cartier and Champlain Bridges for operating deficits ($1.2 million)	34.0
• **Marine/Canadian Coast Guard** - lower costs for overtime, ship refit, dredging and fuel, partially offset by internal funding of the Arctic Research & Development program, generated savings in operating expenditures ($11.1 million); reduced capital requirements were due to project reprofiling, delays and lower project costs ($106.1 million); a change in cash phasing of the contribution to the Laviolette Bridge Pier Protection generated reduced requirements ($5.0 million); however, changing circumstances necessitated three of the four Pilotage Authorities to seek financial support ($3.3 million) and Canarctic Shipping Co. Ltd. to increase its funding requirement ($2.7 million)	(116.2)
• **Aviation** - decrease in expected capital expenditures as a result of delays and deferrals in the program delivery of projects coupled with directed spending reductions to meet deficit reduction targets.	(109.0)
• **Airports Authority** - decrease in revenue ($6.8 million); increase in costs for operation and maintenance ($4.6 million); increase in contributions ($4.2 million); decrease in capital expenditure ($17.0 million).	(1.4)
• **Surface** - decrease due to delays in the Regina Railway project ($13.6 million); increase in grade separation projects funded internally ($2.4 million); transfer of Fort Saskatchewan Realignment project to CTC ($1.0 million); decreased operating requirements ($1.4 million); increase for Hinton Commission of Inquiry ($1.1 million).	(12.5)
• **Departmental Administration** - increase due to reinstatement of deficit reduction items temporarily assigned to this activity ($78.2 million); net increases in other operating items ($11.2 million), capital ($8.7 million) and Canada Harbour Place Corporation requirements ($4.4 million)	102.5

B. Recent Performance

1. Highlights

Performance during 1986-87, by Activity; is highlighted below:

Policy & Coordination:

- the Department's reorganization, announced in 1986-87, was put into place with Policy and Coordination consolidated as a new activity within the Department;
- Marine Atlantic was established as a separate Crown corporation and additional financial resources were directed to it for the purchase of a freighter for the Gulf Service plus a new passenger vessel for the coastal service. Also, through DRIE, plans were completed for the construction of a new passenger ship for the Gulf Service; and
- a grain transportation pilot project was established as well as a System Improvement Reserve to support rail and non-rail improvements to the grain transportation system.

Marine/Canadian Coast Guard:

- as part of the Vessel Acquisition Program, five new vessels have been acquired, at a current year forecast of $89 million;
- operational trials were conducted on a commercial icebreaker (Beaudril Icebreaker "Kalvik") in the Beaufort Sea involving set manoeuvres and two crossings of the very difficult Viscount Melville Sound portion of the Northwest Passage. An evaluation of the results of the trials to determine the suitability of the ship type to meet Coast Guard requirements is underway; and
- the CCGS "John Cabot" is undergoing bow modifications and cable machinery refurbishment in order to meet operational requirements of Teleglobe Canada which leases the vessel on a cost recovery basis.

Aviation:

- the Aviation Group supported Expo 86 by providing an array of essential services such as: the institution of Air Traffic Flow Management (ATFM) at Vancouver Air Traffic Control Centre; designation of a special case (Class F) airspace for Expo site; development of a comprehensive ANS Communciations Plan; provision of various temporary facilities at Expo site; the provision of regulatory services at Expo site; and the publication of a General Aviation Guide;

- technical arrangements on airworthiness have been completed with authorities of the U.S., France, West Germany and the Netherlands which are expected to improve the efficiency of the aircraft certification process; and

- four new aircraft, two Canadair Challenger 601's and two de Havilland Dash 8's, were introduced into flight inspection service and they were equipped with state-of-the-art flight calibration systems to improve both the efficiency and effectiveness in inspecting the Canadian air navigation system.

Airports Authority:

- the Airports Task Force drafted its report on the review of options for the management structure of Canada's federal airports. The report was released in September 1986;

- the department expanded and reinforced airport security procedures and systems to counter the growing threat to world civil aviation by terrorist groups; and

- retail plans covering air terminal building commercial operations, and commercial plans covering airport land development, have been completed for more than half the airports. These plans serve as key blocks in the development of an Airports Authority Group Business Plan and individual airport business plans.

Surface:

- during the year funding was provided towards nine grade separation projects of which two were completed and three were started. In addition a railway realignment project was completed. Work continued during the year on the consultation and preparation for the drafting of a Railway Safety Act;

- five amendments to the Transportation of Dangerous Goods Regulations were implemented; an extensive awareness program to inform industries, carriers and the general public was delivered; the compliance program was shifted towards the use of enforcement strategies; CANUTEC's response information and chemical data bank were improved; and over 400 municipal and provincial emergency response officials were trained; and

- a study of the public concerns for automobile safety was undertaken, and improved criteria were developed to evaluate the performance of occupant protection systems. The promotion of road safety was enhanced through the development and national distribution of two publications concerning child restraints and a booklet on impaired driving. New motor vehicle safety

standards published included exhaust emissions of automobiles and light trucks, child restraints, and truck brakes.

Departmental Administration:

- the Department's reorganization, announced in 1986-87, was put into place. Finance and Personnel functions are being consolidated and include former Marine and Air Administration Regional and Headquarters units;

- Phase I of the Materiel Management System (TCMMS) will be completed by the end of 1986-87 with all 21 Stores depots on the system;

- Canada Harbour Place Corporation (CHPC) operated the highly successful Canada Pavilion at EXPO 86, attracting over 5.0 million visits; and

- arrangements were made by CHPC for the Canadian Museum of Civilization to acquire most of the contents of the Canadian Pavilion after EXPO 86, for use or permanent display in Canadian museums.

In respect of general 1986-87 performance, the department addressed deficit reduction targets amounting to $200 million; these are being met through forecast reductions to VIA Rail ($100 million), reductions in administrative overhead and operating expenditures ($48 million), subsidy reductions ($5 million), revenue increases ($36 million) and capital deferrals ($11 million). In addition, a reduction of $50 million for 1986-87 only, arising from the February 1986 Budget, is forecast to be met by capital deferrals.

Performance during 1985-86, by Activity, is highlighted below.

Policy & Coordination:

- major transportation policy changes were initiated in 1985-86 with release of the "Freedom to Move" position paper. A new Rail Passenger Transportation Act was developed;

- financial milestones were reached in: the construction of the first dedicated VIA maintenance centre in Toronto; ordering new transcontinental locomotives and restoring services for VIA Rail; designing a prototype intercity bus for the disabled; and reaching agreement for Economic and Regional Development (ERDA) sub-agreements with Québec and Manitoba; and

- in some cases new agreements were negotiated and renewed management agreements were signed for rail passenger services, ferry services, highway construction, branchline rehabilitation and improved rail freight services in Newfoundland.

Marine/Canadian Coast Guard:

- Investment in Marine/Canadian Coast Guard capital infrastructure and equipment amounted to $317 million;

- a milder winter resulted in reduced icebreaking requirements and generated savings in fuel, while the replacement of older vessels under the Vessel Acquisition Program provided reductions in ship refit costs; and

- the Canadian Coast Guard provided assistance to the Air India Flight 182 incident investigation by mapping, photographing and recovering pieces of wreckage specifically designated for recovery utilizing the CCGS "John Cabot". On July 30, 1986, the Minister of Transport presented letters of commendation to the crew of the CCGS "John Cabot".

Aviation:

- during 1985-86, the Aviation Group's efforts contributed to improvements in Aviation Safety which is reflected in the Accident Rate expressed in accidents per hundred thousand hours flown. This rate has dropped progressively since the early 1970's from a high of 22 to a current rate of approximately 12. During this same time the aircraft population increased by more than 30%;

- the Aviation Group's extensive air navigation and air traffic control system which managed the 143,128 miles of air routes and airways also contributed to efficient commercial and private air services with a high level of aviation safety. Indeed, the Air Navigation System was available on a national basis 95.1% of the planned time available, indicating a low level of system breakdown or outage; and

- changes were made in 1985-86, particularly involving the new Aeronautics Act. Provisions were made for the administrative imposition of monetary penalties to serve to reinforce the provisions of the Act. In addition, a Civil Aviation Tribunal was established to review enforcement decisions taken under the powers granted to the Aviation Group under the new Act.

Airports Authority:

- to emphasize its focus on air safety and to streamline the management structure at airports, Transport Canada established two distinct organizations in October 1985. These two new groups, founded basically from the Canadian Air Transportation Administration, are the Aviation Group and the Airports Authority Group. The purpose of this reorganization was to separate the commercial activity of the airports system from

the Department's aviation safety and regulation functions so as to strengthen each group's mandate and to come in line with government policy to consider a new and more effective management structure for airports; and

- investment in Airports capital infrastructure and equipment amounted to $266.0 million.

Surface:

- during the year funding was provided towards ten grade separation projects of which four were completed and four commenced. Work commenced on the drafting of a Railway Safety Act which will, if approved, see the transfer of railway safety regulation and compliance to Transport Canada from the CTC;

- the coordinated implementation of the Transportation of Dangerous Goods Act and Regulations by both federal and provincial governments took place; a compliance program related to dangerous goods manufacturing activities was commenced and awareness sessions were conducted; federal and provincial inspectors' training programs were established; a data management information system was developed; and two Ministerial Advisory Councils were created; and

- new motor vehicle safety standards were developed for safer windshield materials and for snowmobile throttles, and new regulations were issued establishing fees for the use of the Motor Vehicle Test Centre. To monitor company compliance with motor vehicle standards and fuel consumption guidelines, tests, or inspections, were carried out on 767 vehicles and 2,279 vehicle components. These activities, along with defect investigations, resulted in the recall of approximately 600,000 vehicles, tires or child restraints.

Departmental Administration:

- Canada Harbour Place Corporation completed construction of Canada Place and the Canada Pavilion for EXPO 86 on time and within budget;

- the EXPO 86 Federal Co-ordination Secretariat initiated a national awareness program of Canadian achievements in transportation and communications linked to EXPO 86; and

- the Federal Co-ordination Secretariat coordinated federal participation in EXPO 86, including Federal Presence activities and augmented essential services.

2. Review of Financial Performance

Figure 1-2: 1985-86 Financial Performance ($000)

	1985-86[1]			
	Actual	Main Estimates	Change	For Details See Page
Budgetary				
Policy & Coordination	1,045,560	1,031,583	13,977	2-4
Marine/Canadian Coast Guard	746,362	799,731	(53,369)	3-4
Aviation	541,740	597,730	(55,990)	4-3
Airports Authority	100,520	146,017	(45,497)	5-3
Surface	33,568	38,504	(4,936)	6-2
Departmental Administration	209,594	209,075	519	7-4
	2,677,344	2,822,640	(145,296)	
Non-Budgetary				
Policy and Coordination	6,781	7,971	(1,190)	2-4
Total Program	2,684,125	2,830,611	(146,486)	
Person-Years	21,865	22,011	(146)	

[1] Data in this schedule have been restated to reflect the new program and activity structure approved for Transport Canada in 1987-88. See page 1-26 to 1-29 for explanations of the major reasons for these realignments.

Explanation of change: The authorized person-years and level of spending were increased to 22,018 PYs and $3,040.7 million through Supplementary Estimates. The revised authority, by type of expenditures, is displayed in "Use of 1985-86 Authorities-Volume II of the Public Accounts", page 1-8. The large surplus is attributed to the following major factors:

Budgetary - Departmental Operations

	$ Millions
• **Policy and Coordination** - decreased operating expenditures ($2.2 million) due to discretionary spending freeze; grants and contributions increased ($53.4 million) because of hopper car construction and spending on highway improvements in Atlantic provinces.	51.2

	$ Millions
• **Marine/Canadian Coast Guard** - decrease due to ship refit savings ($12.0 million); fuel savings ($7.7 million); pollution contingency fund not required ($3.0 million); lower costs for wharf repairs and dredging ($5.9 million); internal reallocations of capital funds ($23.4 million); and net other operating decreases ($9.7 million); offset by increased payments for pilotage authority deficits ($5.9 million) and an operating deficit for Canarctic ($2.4 million).	(53.4)
• **Aviation** - operating expenditures decreased ($11.0 million) due to a freeze on discretionary spending, capital expenditures decreased ($40.3 million) due to expenditure freeze and project slippages, revenues increased ($3.9 million) due to an increase in Air Transportation Tax; contributions decreased ($0.8 million).	(56.0)
• **Airports Authority** - operations and maintenance decreased ($9.9 million) due to freeze on discretionary spending; capital decreased ($7.5 million) because of favourable tenders and expenditure freeze; contributions decreased ($9.6 million) as a result of delays in project approval and implementation; revenues increased ($18.5 million) because of increases in air transportation tax, landing fees and general terminal fees.	(45.5)
• **Surface** - decrease due to delays in the Regina Rail project ($5.6 million); increased operating requirements ($1.3 million); commencement of Hinton Commission of Inquiry ($0.2 million); completion of UTAP program ($0.8 million)	(4.9)
• **Departmental Administration** - increase due largely to reprofiling of Canada Harbour Place Corporation funds ($5.0 million); offset by increases due to reinstatement of EDP savings ($4.7 million); and net minor increases ($0.8 million).	0.5

	$ Millions
Budgetary - Crown Corporations:	
• **Policy and Coordination** - $7.1 million provided for capital projects by Canada Ports Corporation was lapsed, and $30.1 million saved by application of Marine Atlantic's cash reserves to funding the operating deficit.	(37.2)
Non-Budgetary - Crown Corporations:	
• **Policy and Coordination** - a loan to Canada Ports Corporation was lapsed as a result of deferral of the capital project to which it was related	(1.2)

C. Background

1. Introduction

The Department of Transport was established in 1936 by the Department of Transport Act which amalgamated the functions of the Department of Railways and Canals, the Department of Marine, and the Civil Aviation Branch of the Department of National Defence.

The federal responsibility with respect to transportation is derived from the jurisdiction outlined in the British North America Act. This responsibility has evolved to include that of coordination and regulation to ensure safety and efficiency with respect to aeronautics and to navigation, shipping facilities, ferries, railways and canals connecting provinces or connecting a province with any foreign country and is exercised through the Department of Transport.

2. Mandate

The principal Acts governing the Transport Program activities are the British North America Act, the Department of Transport Act, and the National Transportation Act. A listing of Acts additional to these principal Acts, may be found on page 8-47.

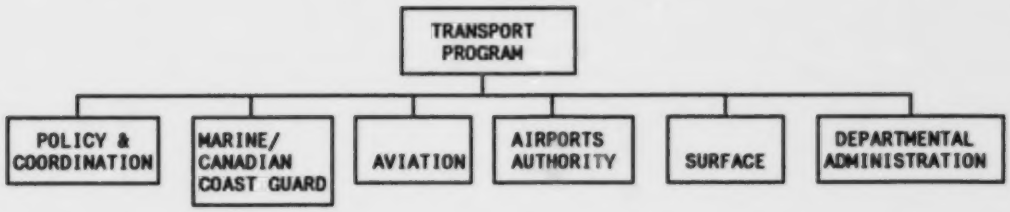
3. Program Objective

The Transport Program objective is to attend to the development and operation of a safe and efficient national transportation system that contributes to the achievement of government objectives, and to operate specific elements of this system.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The activity structure which comes into effect formally on April 1, 1987, is displayed in Figure 1-3 below. It is used to present the expenditure plan for 1987-88 as well as the forecast expenditures for 1986-87 and the actual expenditures for 1985-86. For 1987-88, Section II maintains the same level of detail as in previous Part III's. However, recent re-alignments of responsibilities have taken place at the sub-activity level, or lower. Where this is the case, reporting data across three years have been restated for purposes of comparison.

Figure 1-3: Activity Structure



Organization Structure: To meet the program objective, Transport Canada's organization includes headquarters and four operating groups - Marine/Canadian Coast Guard, Aviation, Airports Authority and Surface activities - as well as a number of Crown corporations and Agencies with varying degrees of autonomy. Some of the Crown corporations operate within the departmental framework, while others such as Air Canada and Canadian National, are totally independent but report through the Minister to Parliament. Four Agencies, the Canadian Aviation Safety Board, the Grain Transportation Agency, the Civil Aviation Tribunal, and the Northern Pipeline Agency as well as the Canadian Transport Commission also report through or to the Minister of Transport.

Fiscal year 1987-88 marks the second year of a planned five-year reorganization of the Department, based upon the following principles: reductions in overhead through consolidations where practical; delivery of services from the best centralized or decentralized location; strong multi-modal regional representation and planning, policy and coordination; and improved communication of Transport Canada and its activities. This reorganization recognizes the move towards less regulation of industry, with financial and operational responsibilities shared among users, operators and government.

The reorganization also involves the realignment of a number of responsibilities, the most important of which are summarized below:

- consolidation of large subsidy programs such as VIA Rail and Marine Atlantic, previously under the Surface Activity, and the policy planning functions of the Marine, Air and Surface modes, into the Policy and Coordination Activity;

- providing for separate Airports Authority and Aviation Activities, previously combined in one Air Transportation Activity, to emphasize the Department's focus on air safety and to streamline the management of airports;

- placing of the Transport of Dangerous Goods function, previously in Departmental Administration, under the Surface Activity;

- centralizing the operations of the Finance and Personnel functions of all Activities under Departmental Administration Activity; and

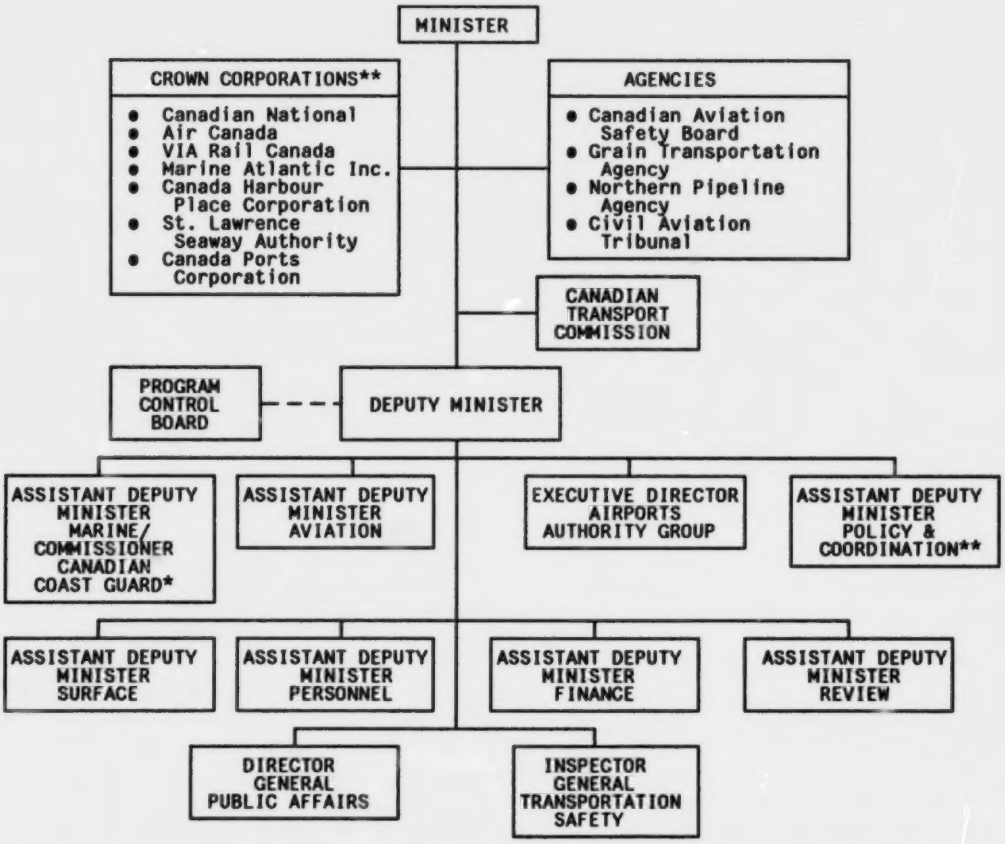
- establishing a Rail Safety Component in the Surface Activity.

Major program resource allocation decisions are made through a Progam Control Board. This committee is responsible for the review of, and recommendation on, all policies, plans and program proposals with financial and person-year resource implications. The establishment of the Program Control Board enables the Minister and the department to exercise a greater degree of control over program funding and to commit

to achieve predetermined resource reduction targets which provide a substantial contribution to government deficit reduction objectives.

Figure 1-4 provides an overview of the organizational entities which comprise the total Transport Canada portfolio. Transport Canada's Part III is restricted to an analysis of departmental operations, comprising the organization structure denoted as starting with the Deputy Minister, but including certain budgetary funding for the following Crown Corporations - Canada Harbour Place Corporation, Canada Ports Corporation, Marine Atlantic Inc., St. Lawrence Seaway Authority, Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. and Via Rail Canada.

Figure 1-4: Organization Structure



*Includes budgetary funding responsibility for the four Pilotage Authorities, Canarctic Shipping Co., and Harbour Commissions.
**For budgetary funding purposes, all Crown corporations except CN, Air Canada and Canada Harbour Place Corporation report to the Minister through the ADM Policy and Coordination.

Figure 1-5 provides a matrix for the major organizational groups of Transport Canada and the activity lines along which they are funded through budgetary appropriations.

Figure 1-5: Distribution of Net Budgetary Resources by Activity/ Organization ($000 and Person Years)

	Policy & Coordination	Marine/ Canadian Coast Guard	Aviation	Airports Authority	Surface	Departmental Administration	1987-88 Estimates Budgetary
Minister's Offices /Deputy Minister[1]						30,113 (354)	30,113
ADM Policy & Coordination[2]	265,884 (309)						265,884
ADM Personnel						56,589 (1,022)	56,589
ADM Finance						71,928 (1,368)	71,928
ADM Marine/ Commissioner Canadian Coast Guard[3]		704,293 (6,150)					704,293
ADM Aviation			504,056 (6,979)				504,056
Executive Director, Airports Authority				(57,233) (4,669)			(57,233)
ADM Surface					40,854 (278)		40,854
Crown Corporations							
• Marine Atlantic	105,022						105,022
• Via Rail Canada	500,000						500,000
• Jacques Cartier and Champlain Bridges	5,618						5,618
• Canada Ports Corporation	3,485						3,485
• St. Lawrence Seaway Authority	24,500						24,500
• Canadian National Railways	413						413
Total Program Resources (and Person Years)	904,922 (309)	704,293 (6,150)	504,056 (6,979)	(57,233) (4,669)	40,854 (278)	158,630 (2,744)	2,255,522 (21,129)

1. Includes Public Affairs, Legal Counsel, Review, Transportation Safety, Program Control Board Secretariat and responsibility for budgetary funding aspects of Canada Harbour Place Corporation ($5,220,000 in 1987-88).

2. Includes responsibility for budgetary funding aspects of Marine Atlantic Inc., Canada Ports Corporation, St. Lawrence Seaway Authority, Jacques Cartier and Champlain Bridges and Via Rail Canada. Appropriations are listed separately under the Crown Corporations heading.

3. Includes responsibility for budgetary funding aspects of Canarctic Shipping Co. Ltd. ($4,434,000 in 1987-88).

D. Planning Perspective

1. External Factors Influencing the Program

Government Priorities: The government is encouraging constructive expansion of the economy by securing renewal of Canadians' innovative and productive capabilities. The primary strategies are promotion of economic activity in the private sector, reduction of government intervention and fiscal responsibility. These principles were established in 1985 and remain unaltered in the Budget of February 1986.

The government intends to be prudent in its expenditures. Government overhead will continue to be reduced and those programs which remain must be made more effective, efficient and economical.

The government is committed to improvement in regional economies across Canada. Industrial development in each region will be given priority attention and the government will continue to identify opportunities for growth which can be supported by departmental contract business with the private sector.

Government priorities with major implications for transportation services are:

- Government will reduce its involvement in the private sector in instances where its participation creates obstacles to economic growth.
- Opportunities for expansion of foreign markets for Canadian goods and services will be vigorously pursued.
- Cost recovery will be increased.
- Canadian sovereignty in the Arctic will be strengthened.
- Privatization of Crown corporations will continue.

Economic Performance: In 1985 transportation activity in terms of real domestic product was almost 9% above its previous peak level of 1981.

However, while the recovery and particularly expansion of the economy have been fairly vigorous, the 1982 economic recession seriously affected incomes and activity in the goods-producing industries on which the demand for passenger and freight transportation depend. Compared to their pre-recession peak, 1985 personal income per capita is only 1.5% higher, while agriculture, forestry and construction industries are all lower, some by as much as 4%. Mining and manufacturing were respectively 1% and 4% above their pre-recession peak level but overall exports and imports were relatively strong. As a result, recovery and expansion in the transportation services has been moderate.

From a regional perspective economic performance has been uneven. The stabilization of raw material prices and the recent collapse of oil and grain prices have sustained the adverse effects of the 1982 recession contributing to lower economic and demographic growth in Western Canada. Growth in Central Canada has been more vigorous. This uneven performance is similarly reflected in the activity of the transport sector.

Economic Outlook: As the Canadian economy enters its fourth year of expansion, following one year of recovery, growth rates are expected to moderate. Rising U.S. protectionism (shingles, softwood lumber, steel) as well as stronger competition facing Canadian products on world markets, mostly from newly industrialized countries, are likely to affect the flow of goods and with it, transportation activity. On the positive side, real fuel prices in 1995 will continue to be lower than their 1985 levels with consequently favourable impacts on all modes, particularly the automobile and the air mode. Over the next few years higher growth in goods-producing industries as well as low inflation are expected to continue. Population growth is also marginally higher than expected.

During 1986-95 growth in the transportation sector is expected to average about 2.8% a year, close to the national overall economic performance. Freight transportation to 1995 is expected to grow at an average rate of about 2.5% with strongest growth originating in motor transport. Annual growth for passenger transport to 1995 is likely to average around 4% with the larger increases for the automobile and air. Prices for transportation services are forecast to remain steady, or even drop, in the near term as a result of the decrease in oil prices and due to increased competition expected from economic regulatory reform.

2. Initiatives

Following is an elaboration, by Activity, of initiatives planned for 1987-88:

Policy and Coordination

Economic Regulatory Reform: The implementation of the economic regulatory reforms as proposed in the position paper "Freedom to Move" will continue with greater emphasis on the development of plans for monitoring and evaluating the effects of reform.

Marine Atlantic Inc: The continued improvement of the Gulf Service by pursuing the "three vessel" option to Newfoundland. The Gulfspan II which will complete the three vessel configuration will be built in Canada and is expected to be in service by 1989. The rationalization of the Coastal Service will continue and efforts will continue to reduce the subsidy per passenger and vehicle mile in all services.

Yellowhead Highway: The highway will be upgraded and the three year $100 million program will be cost-shared on a 50:50 federal/provincial basis. The $50 million federal cost will be shared by Transport Canada and the Department of Regional and Industrial Expansion, $15 million and $35 million respectively.

Trucking Regulatory Reform: Enactment of a new Motor Vehicle Transportation Act (MVTA) to reflect the agreement signed by the federal and provincial Ministers of Transport on February 27, 1985. The agreement calls for a reduction in the regulatory burden, ease of entry and administrative streamlining. The Government will also work to develop and implement a national trucking safety code with the provinces and the carriers.

Marine/Canadian Coast Guard

Charges for Coast Guard Services: The Department will proceed with consultation on charges for certain Coast Guard services, such as Aids to Navigation, Icebreaking and Dredging, to provide representatives of marine industry and users of marine infrastructure the opportunity to present their views. The results of these consultations will be used as a basis for Cabinet Decision on seeking new legislative authority to introduce these charges.

Helicopter Acquisition: Acquisition of twelve (12) MBB BO-105 light utility helicopters will be undertaken through a Canadian facility. These helicopters are twin-engined and will improve the level of safety with respect to operating over water and rugged terrain and will more adequately meet CCG mission demands, as a replacement for obsolete helicopters.

Canada Shipping Act: The amended Canada Shipping Act, Part XV (Coasting Trade), provides legislative authority to develop regulations to implement the department's "Freedom to Move" initiative. Marine safety improvements will be implemented through adoption of important international conventions and codes covering Training of Seafarers, Pollution Prevention, Compensation for Oil Pollution Damage and Vessel Traffic Services.

Aviation

Flight Safety: Enhancement of flight safety and particularly surveillance of regulatory conformance will be effected through a number of related initiatives:

- a national program for tracking and reporting on the safety health of carriers;
- a program to integrate safety system analysis and program resource redeployment to respond to changes in safety risks in the Canadian air industry;

- a policy and standard to secure adequate aviation regulation presence in geographical areas of high aviation activity;
- completion of three comprehensive regulatory audits on national carriers and monitoring the implementation of recommendations;
- development of a revised regulatory policy with respect to ultra light aircraft;
- implementation of the administrative monetary penalties concept introduced by the amendment of the Aeronautics Act; and
- development of improved guidelines for the regional master surveillance plans.

Aviation Safety: Promotion of aviation safety activities and the development of aviation safety organizations within commercial aircraft operations will be emphasized.

Air Traffic Services: Steps are being taken to improve the efficiency of Instrument Flight Rules Air Traffic Control services through the centralization of services and facilities.

Fleet Plan Task Force: Implementation of the recommendations of the Fleet Plan Task Force will commence and should result in reduced capital and operating costs for the provision of certain categories of aviation flight services.

Airports Authority

Airport Management Studies Working Group: The Airports Authority Group has established a special working group to study further the question of airport management structures. Particular attention is being placed on enhanced commercial activity, improved accounting procedures, organizational efficiencies and increased local decision making. The results will recommend a future umbrella policy for federal involvement in airports, as well as the requirements for a preferred management structure which would permit ownership of airports by non-federal interests.

Civil Aviation Security: Action will be taken to improve Canadian aviation and airport security commensurate with perceived threats. New initiatives to be taken include security programs and research and development. Those already commenced, such as the purchase of additional x-ray and explosive detection equipment, will continue throughout the 1987-88 period as well as efforts to improve awareness and attitude of passengers and industry personnel towards security. Inspection and monitoring standards, law enforcement response, and dissemination of aviation security information will be improved further in 1987-88.

Private Sector Involvement: The Airports Authority Group has sought and obtained authority to provide the opportunity to the private sector to build and operate facilities on airports. The first such facility may be Terminal 3 at Lester B. Pearson International Airport at Toronto. This initiative is expected to not only reduce federal expenditures, but also generate revenue and assist local economies.

Surface

Railway Safety: A new direction was taken in the commencement of work to draft a Railway Safety Act. This will, if passed, modernize the regulation of Railway Safety and will transfer the regulation of Railway Safety and compliance to Transport Canada from the CTC.

Transportation of Dangerous Goods: The Transport Dangerous Goods Directorate will develop improved corrosives' data information, will commence inspections of industry accidents preparedness activities and will implement a "hands-on" training program for "first responders" to dangerous occurrences within existing resources; the expected integration of the rail standards and inspection resources within the Transport Dangerous Goods Directorate will improve a capability to pursue safety objectives within the present level of resources.

Road Safety: Increased participation is planned in international harmonization of motor vehicle safety standards and co-operation in road safety research. It is intended to implement a change in the capital investment strategy at the Motor Vehicle Test Centre and to encourage greater use of the Centre by the private sector. Safety promotion will be increased by seeking industry co-operation to improve seat belt wearing rates.

Departmental Administration

Response to Corporate Priorities: In line with the corporate priority of improvements in efficiency and effectiveness, the following initiatives are to be carried out:

- to continue the development of integrated financial systems, and to complete subsequent implementation phases of the Materiel Management System (TCMMS), and the upgrade and implementation of a Materiel Assets Recording System;

- to continue the implementation of the Personnel Management Information System and the Automated Personnel Pay and Leave System;

- to deliver an estimated 16,000 Basic Air traffic Control student training days in order to meet the needs of the air traffic services organization; and

- to maintain the output of qualified Marine Officer graduates to meet the needs of the Canadian Coast Guard (60 anticipated in 1987);

3. Update on Previously Reported Initiatives

Presented below, by Activity, are updates on major initiatives reported in previous expenditure plans.

Policy & Coordination

Marine Atlantic Inc: In 1986 Marine Atlantic took delivery of the new M.V. Caribou and it began servicing the Gulf route. It also acquired a freighter for use in that service and a new passenger vessel for the Coastal Service.

Economic and Regional Development Agreements: The expenditures for Subsidiary agreements (ERDA's) with the provinces of Newfoundland, Quebec, Manitoba, New Brunswick and P.E.I. continued during 1986-87 with the total expenditures being in excess of $50 million.

Marine/Canadian Coast Guard

Fleet Capital Investment Plan (FCIP), Major Crown Project: The initial fleet acquisition project, which listed for 1983-84 the planned construction start of five vessels, at a total estimated cost of $242.3 million was significantly expanded with the introduction of a special capital program in the spring of 1983. The program increased vessel construction to eleven ships plus three modernization projects at a total estimated cost of $700 million.

Partly due to a highly competitive market situation, the cost of the vessel acquisition program fell to about $600 million. The work was carried out by various shipyards across Canada. The last two vessels to be constructed under this program are scheduled for delivery in 1987.

Aviation

Freedom to Move: A number of actions have been taken by the Aviation Group to prepare for economic regulatory reform (ERR). Plans and programs are being implemented to ensure that safety is not eroded in the new deregulated environment. Meetings have been held with the U.S. Federal Aviation Administration at both Headquarters and Regional levels in order to gain insight into the problems faced and remedial action taken since Economic Regulatory Reform was introduced in the United States in 1978;

Security: In support of Departmental efforts to ensure that security measures are tested for effectiveness and comprehensiveness, especially in terms of the interface between the "aviation system" and the "airport system", the Aviation Group:

- collaborated with Airports Authority to review interface relationships for: facility engineering and system development; navigational requirements; and program/planning;

- improved the control of carry-on baggage at airports by: completing an airport electronic security R&D plan; developing programming for bulk procurement of equipment; and completing analysis of physical security of ANS facilities.

Airports Authority

Airports Task Force: Following completion of the report by the Airports Task Force on the future airport management structures, the government authorized its release as a public information document and directed that consultations be held with interest groups and that more detailed studies be made of the management options identified in the report;

Airport Security Enhancements: To support the Departmental requirements to enhance civil aviation and airport security, checked baggage x-ray units were purchased for all international airports and the present inventory of carry-on baggage x-ray units is being replaced where necessary. Walk through metal detectors were upgraded and new ones are being purchased for smaller airports. Explosive Vapour Detectors were purchased for use at all international airports and are now in operation as sufficient operators have been trained and certified by the Airports Authority Group. Redeployment of RCMP resources has given a more thorough coverage of the passenger screening process at international and major domestic airports. Incremental expenses for the enhancement of security at airports in 1986-87 are forecast at $25 million with an estimate of $33 million for 1987-88;

Facility Restoration and Replacement: Projects for the replacement and restoration of airport facilities of the national civil air transportation system include reconstruction of air terminal buildings, rebuilding of runways and taxiways as well as the replacement of airport emergency services and airport maintenance equipment. Approximately $198 million is forecast to be spent during 1986-87 to restore and replace airport facilities across Canada, of which $15 million was in support of security projects;

Expansion of Capacity: Projects to meet air transportation demands and to maintain levels of service to users were implemented in 1985-86 totalling $55 million, with forecast expenditures in 1986-87 of $18 million for airport facilities.

Surface

Grade Separation and Level Crossing Programs: A total of $34 million ($5M a year from 1986-87 to 1989-90 and $14M in 1990-91) was approved by Cabinet for funding of priority grade projects, and a total of $8.0 million ($5M in 1986-87 and $3M in 1987-88) was made available from within Transport Canada's resources to fund this program.

Transportation of Dangerous Goods: The implementation of the Transportation of Dangerous Goods Regulations has increased the amount of information available in the case of accidents and has improved emergency response effectiveness. Industry is beginning to benefit from the harmonization of transportation requirements.

Trucking Regulatory Reform: The Road Safety and Motor Vehicle Regulation sub-activity contributed to the development of the National Safety Code for trucks and buses through the development of operating standards for mechanical condition, driver performance and vehicle loading.

Departmental Administration

Personnel - Training: In 1985-86, actual delivery of Basic Air Traffic Controller student training days was 8,909 in order to meet the needs of the air traffic services organization. In 1986-87, the original forecast was to deliver 5,616 training days, which has been refined to 2,483.

Output of qualified Marine Officer graduates to meet the needs of the Canadian Coast Guard in 1985 was 59, with 66 graduates in 1986.

Finance: In 1986-87 development of the Materiel Management System (TCMMS), was effectively completed.

E. Program Effectiveness

This Program consists of six Activities, all of which relate to "the provision of a safe and efficient national transportation system".

The different operational situations in the Department preclude the development of a single comprehensive indicator. However, where Activities provide services, the effectiveness of the program must be judged in terms of the extent to which client satisfaction has been achieved in relation to the extent to which the levels of service have been met with regard to maximum value for money.

Each of the Activities are distinct entities with distinct objectives and sub-objectives. Performance information is presented together with brief comments and references for each Activity in Section II, Analyses by Activity. Together these can be used as a proxy for assessing the Program's overall effectiveness.

Section II
Analysis by Activity

A. Policy and Coordination

1. Objective

To develop, recommend and coordinate the non-operational policies and programs required to meet the Department's objectives and to provide the necessary data, forecasts, research and executive services in support thereof.

2. Description

The Policy and Coordination Activity is responsible for coordination of transportation policy, involving the marine, air and surface modes and Crown Corporations; provision of secretariat services; compliance with Access to Information/Privacy/Human Rights Acts; short and long-term strategic policy planning and development; economic analysis; research and development; management of provision of financial support for marine, air and surface transportation systems including VIA Rail, the Branch Line Rehabilitation/Hopper Car Program, Economic and Regional Development Agreements (ERDAs), Newfoundland Railway Containerization Program, ferry services consisting of Marine Atlantic, private ferry services and provincial ferry services, Canada Ports Corporation, and the St. Lawrence Seaway Authority (Jacques Cartier and Champlain Bridges).

3. Resource Summaries

The Policy and Coordination Activity accounts for approximately 40% of the Department's total 1987-88 expenditures and 1.5% of the total person-years.

Figure 2-2: Net Activity Resource Requirements ($000)

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Change	For Details See Page
Budgetary				
Strategic Policy and Analysis	5,016	6,496	(1,480)	2-6
Research and Development	15,275	15,440	(165)	2-8
Transportation Policy and Financial Support	875,934	917,379	(41,445)	2-11
Direction and Coordination	8,697	7,173	1,524	2-16
	904,922	946,488	(41,566)	
Non Budgetary				
Loan to St. John's Port Corporation	2,000	-	2,000	2-11
	906,922	946,488	(39,566)	
Person-Years	309	323	(14)	

Explanation of Change: The financial requirements for 1987-88 are $39.6 million or 4.2% less than the 1986-87 forecast. The decrease is a result of the following factors.

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
Operating: minor increase in salaries and wages, offset by contribution to department's deficit reduction program.	(4.7)
Capital: increase due to modernisation of the Department's data systems.	1.9
Grants and Contributions: net decrease of $0.1 million due to:	
• increased grants for Montreal's rail commuter services.	12.0
• increased contributions for ERDA projects ($24.5 million); the Yellowhead Highway ($12.0 million); and Newfoundland rail freight conversion to containers ($7.7 million);	44.2
• Atlantic Province highways program terminated, ($10.0 million); and Branch line rehabilitation contributions decreased ($29.8 million).	(39.8)
• grain system improvement contributions financed by Transport Canada in 1986-87, transferred to the Grain Transportation Authority.	(17.0)
• miscellaneous minor increases in other contributions.	0.5
Budgetary - Crown Corporations: increased payments to Jacques Cartier and Champlain Bridges ($2.0 million) for operation and maintenance and Canadian National Railways for employee benefits ($0.4 million); and commencement of a reconstruction program for St. Lawrence Seaway Authority ($24.5 million) are offset by decreased payments to Ports Canada ($12.1 million) and Marine Atlantic ($53.5 million).	(38.7)
Non-Budgetary - Crown Corporations: loan to St. John's Port Corporation for port improvements.	2.0

Explanation of 1986-87 Forecast: The 1986-1987 forecast is $34.0 million or 3.7% greater than the 1986-87 Main Estimates of $912.5 million. The difference is explained by the following major items:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
Operating: increased requirements for salaries, travel, research and professional services.	3.3
Grants and Contributions: a net increase of $10.4 million is explained by the following changes:	
• postponement of grant to Montreal for rail commuter service improvements.	(1.0)
• reductions to Atlantic provincial highway improvement contributions.	(3.0)
• lapses in branchline rehabilitation projects.	(8.1)
• transfer of funds from contributions for pilot projects for transportation of the handicapped to departmental professional services contracts for the same purpose.	(1.4)
• delays in implementing ERDA projects.	(6.5)
• increased contributions to improving grain transportation infrastructure.	17.0
• increased contributions to containerization of Newfoundland rail freight.	9.5
• increased subsidies for St. John's dockyard.	3.2
• increased contributions to pension benefits of employees transferred to CN.	0.7
Budgetary - Crown Corporations	
• **Marine Atlantic** - increased funding for construction of Gulf Class vessel.	12.4
• **Ports Canada** - funding to finance dredging of berth at Churchill, Manitoba.	6.7
• **Jacques Cartier and Champlain Bridges** - increased losses covered by appropriations.	1.2

Past Financial Performance

Figure 2-2: 1985-86 Financial Performance ($000)

	1985-86		
	Actual	Main Estimates	Change
Budgetary			
Strategic Policy and Analysis	5,000	6,848	(1,848)
Research and Development	16,973	17,532	(559)
Transportation Policy and Financial Support	1,017,280	1,000,707	16,573
Direction and Coordination	6,307	6,496	(189)
	1,045,560	1,031,583	13,977
Non-Budgetary			
Canada Ports Corporation	6,781	7,971	(1,190)
	1,052,341	1,039,554	12,787
Person-years	323	347	(24)

Explanation of Change: Actual financial requirements were $12.8 million or 1.2% greater than projected in 1985-86 Main Estimates. The major causes for this increase are as follows:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
Operating: a net decrease of $2.2 million due to reduced requirements for salaries ($1.8 million) and professional services ($0.4 million)	(2.2)
Grants and Contributions: a net increase of $53.4 million due to:	
• deferral of a portion of the grant to Montreal for rail commuter services.	(5.4)
• delays in implementation and lapses for ERDA subagreements with provinces and agencies.	(1.4)
• lapses in branchline rehabilitation projects.	(2.0)

	$ Millions
• accelerated hopper car construction.	37.8
• accelerated spending on highway improvements in the Atlantic provinces.	20.8
• initial spending on rail freight conversion to container traffic.	2.5
• higher rate of claims for Newfoundland railways and PEI and Colonial Railway pensions than budgeted	0.6
• higher statutory payments for Victoria Jubilee bridge toll replacement and maintenance	0.5
Budgetary - Crown Corporations	
• **Canada Ports Corporation** lapses in appropriated funding for capital projects	(7.1)
• **Marine Atlantic:** requirement for appropriation funding reduced by application of the Corporation's own funds to operating deficit.	(30.1)
Non-budgetary - Crown Corporations	
• **Halifax Ports Corporation:** a $1.2 million loan provided in Main Estimates was not required.	(1.2)

4. Activity Details

Details of the Activity's resource requirements have been broken down to correspond to the level at which results are identified and measured for resource allocation and operational management purposes. For Policy and Coordination, please refer to the following sub-activities:

		Page
A.1	Strategic Policy and Analysis	2-6
A.2	Research and Development	2-8
A.3	Transportation Policy and Financial Support	2-10
A.4	Direction and Coordination	2-16

A.1 Strategic Policy and Analysis

Objective

To recommend corporate options for transportation policies and legislation and to provide management information and analyses.

Description

This sub-activity encompasses transportation related economic databases, forecasting and studies, corporate planning and policy proposal formulation. A department-wide perspective is taken in these activities to ensure compatible forecasts and data bases, consistency among various transportation plans and policies and appropriate inputs and responses to government priorities and objectives.

Economic Analysis: Transportation statistics, forecasts and economic analysis are prepared at macro-economic, modal and regional levels with the objective of providing managers with data required for planning, strategic and operational policy assessment and decision making. Frequent requests are received for statistics, forecasts and analyses in support of Departmental objectives.

Strategic Policy: Short and long-term strategic policies and the corporate plan are prepared in order to identify and analyze various options to respond to developing transportation issues such as regulatory reform, free trade, regional and national transportation needs and safety. The options available to the Department are identified and assessed with a view to recommending priorities and strategies for their implementation. Following approval of a recommendation, assistance is offered in proposing policies and legislation for their implementation.

Resource Summaries

The Strategic Policy and Analysis sub-activity accounts for 1% of the financial resources and 14% of the person-years of the Policy and Coordination Activity.

Figure 2-3: Net Expenditures ($000 and Person Years)

	Estimates 1987-88		Forecast 1986-87		Actual 1985-86	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Economic Analysis	2,180	20	2,658	28	-	-
Strategic Policy	2,836	24	3,838	27	5,000	48
	5,016	44	6,496	55	5,000	48

1985-86 Financial Performance: In 1985-86 Economic Analysis was a component of Strategic Policy which encompassed forecasting and studies, corporate planning and policy studies. Approximately $0.8 million of funding provided in the 1985-86 Main Estimates for economic research contributions was lapsed and $0.9 million lapsed as the result of cancelling or deferring projects and the effects of a staffing freeze. Economic Analysis was not organized as a separate component of Policy and Coordination until 1986-87.

Figure 2-4: 1985-86 Financial Performance ($000 and Person-Years)

	1985-86					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Strategic Policy	5,000	48	6,848	53	(1,848)	(5)

Performance Information and Resource Justification

Due to the time lapse between proposing policy, recommending a medium term strategic plan, drafting legislation for Parliamentary consideration and its passage, it is difficult to measure performance in relation to resources applied. Present projections call for a gradual decrease in human and financial resources from the base established by reorganization in 1986-87 as the benefits of the new structure are realized.

A.2 Research and Development

Objective

To plan and conduct research and development activities to assist in implementing federal policies and programs as they apply to transportation, to meet specific Departmental goals for energy, improved access for handicapped and energy conservation and to implement innovation in transportation industry in contribution to the achievement of Departmental objectives.

Description

The present priorities for transportation research are: rail safety, aeronautics and highway infrastructure. Funds are also directed to industry and academic research efforts to develop original concepts and to adapt foreign innovations to the Canadian transportation market. The funding of research outside the Department has had a positive stimulant effect much greater than the direct Departmental contribution.

Resource Summaries

The Research and Development sub-activity accounts for 2% of the financial resources and 20% of the person-years of the Policy and Coordination Activity.

Figure 2-5: Net Expenditures ($000 and Person Years)

	Estimates 1987-88		Forecast 1986-87		Actual 1985-86	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Research and Development	15,275	61	15,440	64	16,973	66

1985-86 Financial Performance: Actual 1985-86 expenditures were $559,000 and 2 person-years less than Main Estimates following a staffing freeze for the greater part of the year and delays in implementing several research projects.

Figure 2-6: 1985-86 Financial Performance ($000 and Person-Years)

	1985-86					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Research and Development	16,973	66	17,532	68	(559)	(2)

Performance Information and Resource Justification

The Department's research and development effort is directed towards stimulating as much research activity as possible within the limited resources available and seeking to optimize the potential benefits of this research in improving transportation safety, economy and effectiveness.

The Department's research effort is currently directed: 47% to reducing energy use in transportation; 8% to access to transportation for the handicapped; 9% to safety; 9% to exploratory or basic research; and 5% to monitoring research nationally and abroad. A further 22% of the budget is contributed to shared funding arrangements.

A.3 Transportation Policy and Financial Support

Objective

To provide non-operational policy and, where necessary, financial support to achieve departmental objectives in the air, marine and surface modes of transportation.

Description

This sub-activity facilitates the efficient and economical movement of rail freight and passenger traffic, motor carrier traffic, coastal and inland shipping, ferry services, international and transborder air transportation and Canadian representation in the International Civil Aviation Organization (ICAO) by the following means.

Air Policy and Programs: Developing policy and providing advice to the Department and Minister on domestic and international air transportation issues including the effects of economic regulatory reform on the air industry, air services subsidies, appeals of regulatory decisions, negotiation of international and transborder bilateral air agreements and representation before the International Civil Aviation Organization (ICAO); and administration of the Regional, Local and Commuter Services Exchange of Notes (1984) with the United States of America.

Marine Policy and Programs: Providing policy advice to the Department and Minister on national and international marine transportation policies and systems in order to achieve departmental objectives for efficient, economical and effective maritime transportation of people and goods. Financial support is provided to B.C. coastal ferry services, private Atlantic ferry service operators and St. John's dry dock operations.

Subsidies are paid to Marine Atlantic to maintain services guaranteed to Atlantic Canada by confederation and subsequent agreements. Further capital acquisition support contributions are made for ferry construction, dock and support facilities and major ship repair or refitting.

Canada Ports Corporation and the St. Lawrence Seaway Authority receive payments towards capital projects as deemed necessary for health, safety or maintenance of essential services reasons as well as loans from the Consolidated Revenue Fund for commercially viable projects.

The Jaques Cartier and Champlain Bridges Corporation - a subsidiary to the St. Lawrence Seaway Authority - receives operating subsidies in lieu of toll revenue and for bridge maintenance.

Surface Policy and Programs: Formulating policy and managing financial support programs for rail and highway modes of transportation such as labour assistance towards the pensions of employees transfered to CN Rail, contributions to Economic Regional Development Agreement (ERDA) sub-agreements with provinces and agencies, assistance to branch line rehabilitation, hopper car lease, contributions to highway construction, subsidies for Newfoundland rail freight container operations and statutory payments on replacement of Victoria Jubilee bridge tolls.

Financial support is also provided to VIA Rail Canada Inc. to continue operation of rail passenger services that have become uneconomical, to finance capital acquisitions of new equipment, infrastructure improvements, modern maintenance facilities and to assist VIA Rail employees as well as former CN and CP Rail employees to adjust to reductions in employment arising from management efforts to improve efficiency and economy, reduce duplication of services and minimize losses.

Resource Summaries

The Transportation Policy and Financial Support sub-activity accounts for 96% of the financial resources and 39% of the person-years of the Policy and Coordination Activity.

Figure 2-7: Net Expenditures ($000 and Person Years)

	Estimates 1987-88		Forecast 1986-87		Actual 1985-86	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Budgetary						
Air Policy and Programs	1,675	21	1,233	21	1,628	22
Marine Policy and Programs	34,568	46	33,149	45	38,017	48
Marine Atlantic	105,022		158,506		102,811	
Canada Ports Corporation	3,485		15,617		14,127	
St. Lawrence Seaway Authority	24,500		-		-	
J. Cartier & Champlain Bridges	5,618		3,638		3,855	
Surface Policy and Programs	5,663	52	7,133	55	7,092	57
VIA Rail	500,000		500,000		599,792	
Grants and Contributions*	195,403		198,103		249,958	
	875,934	119	917,379	121	1,017,280	127
Non-Budgetary						
St. John's Port Corporation	2,000		-		-	
Halifax Port Corporation	-		-		6,781	
	2,000		-		6,781	
	877,934	119	917,379	121	1,024,061	127

*Includes statutory payment for Victoria Jubilee Bridge.

1985-86 Financial Performance: 1985-86 was marked by a general shift in planned spending from subsidies for deficits of Crown Corporations to building programs and transfer payments under grants and contributions. This was explained largely by better cash managment practices with Crown Corporations offset by the acceleration of the Atlantic Provinces highway improvement and hopper car construction programs.

The Air Policy and Programs component of the Policy and Financial Support sub-activity was able to carry out 1985-86 expenditure plans largely as originally forecast.

Increases in capital expenditures, contributions and grants for Marine Policy and Programs were offset by the under utilization of available person-years, lower professional costs for audits and policy studies and decreased miscellaneous operating expenditures.

Improvements in cash management practices introduced in FY 1985-86 resulted in lower subsidies for Marine Atlantic.

Contributions to Canada Ports Corporation to finance capital works were lapsed when projects were either deferred, cancelled or completed under budget.

Surface Policy and Program lapsed person-years and travel funding totalling $1,094,000.

Labour Assistance and capital payments to VIA Rail were $0.9 million lower than Main Estimate provisions. VIA Rail Canada Inc., cash management practices had been previously redrafted in 1984. All of VIA Rail's operating funding was utilized.

Surface Policy and Program spending on grants and contributions increased by a net $52.3 million as construction of hopper cars was accelerated by $37.8 million, highway improvement contributions in the Atlantic provinces increased by $20.8 million, payments for rail freight containerization in Newfoundland initiated for $2.5 million and contributions towards the pensions of railway and ferry employees transferred to Canada National Railways exceeded forecasts by $0.6 million. These increases were partially offset by $1.4 million of delayed ERDA sub-agreement projects, short-falls in grants to Montreal for improved commuter rail services of $5.4 million, savings of $0.9 million on Marine Policy and Program contributions and lapses to the branchline rehabilitation program totalling $2.0 million. Statutory payments for the Victoria Jubilee Bridge increased $0.5 million.

A non-budgetary loan to Canada Ports Corporation was lapsed as a result of the capital project to which it was related being deferred.

Figure 2-8: 1985-86 Financial Performance ($000 and Person-Years)

	1985-86					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Budgetary						
Air Policy and Programs	1,628	22	1,628	22	-	
Marine Policy and Programs	38,017	48	34,556	50	3,461	(2)
Marine Atlantic	102,811		132,911		(30,100)	
Canada Ports Corporation	14,127		21,209		(7,082)	
St. Lawrence Seaway Authority	-		-		-	
J. Cartier & Champlain Bridges	3,855		3,855		-	
Surface Policy and Programs	7,092	57	8,188	74	(1,096)	(17)
VIA Rail	599,792		600,700		(908)	
Grants and Contributions*	249,958		197,660		52,298	
	1,017,280	127	1,000,707	146	16,573	(19)
Non Budgetary						
Canada Ports Corporation	6,781		7,971		(1,190)	
	1,024,061	127	1,008,678	146	15,383	(19)

*includes statutory payment for the Victoria Jubilee Bridge

Performance Information and Resource Justification

The resources of the Transportation Policy and Financial support sub-activity are directed 73% to Crown corporations, 26% to grants and contributions in support of transportation objectives and less than 1% towards administrative overhead, control and coordination.

Air Policy and Programs: performance is measured in terms of variety and scope of service offerings, both domestically and internationally, as well as financial health of carriers. In the international sector some 45 air bilateral agreements have been put in place. Within the framework of the Regional, Local and Commuter Services Exchange of Notes some 60 applications have been renewed and 43 new short-haul air services approved between Canada and the U.S.A. About 15 - 20 rounds of bilateral negotiations for new or revised agreements are planned. In the domestic sector, policies are being developed which reflect the new economic regulatory framework arising from the "Freedom to Move" initiative.

Marine Policy and Programs: administers a grants and contributions program for private ferry operators and BC ferry serivces as well as administering and coordinating subsidies to the following corporations.

Marine Atlantic Inc.: provides ferry and coastal shipping capacity for movement of freight, vehicles and passengers in Atlantic Canada. It is expected that the Corporation will move 2.3 million auto equivalent units (AEU) for a subsidy of $61.90 each AEU. The Corporation's performance is measured in terms of cost recovery and the ability of management to deliver planned capacity at expected cost with adequate levels of client satisfaction. Also in 1987-88, $60.0 million of capital construction will be funded by DRIE for a Gulf class vessel as the second year of a three-year construction program with a total cost of $130 million.

Canada Ports Corporation: will receive $3.5 million of subsidies for capital projects that are considered necessary in order to maintain actual services or improve facilities for health and safety reasons. Financially independent ports borrow from the government for capital projects offering a positive rate of return and definite user commitment. As well, St. John's Port Corporation will receive a $2.0 million loan to complete port development in 1987-88.

St. Lawrence Seaway Authority: will receive payments totalling $175 million over seven years in support of capital works and maintenance to rehabilitate canal wells, locks and support structures of the Welland canal.

The Jacques Cartier and Champlain Bridges Corporation: administers two bridges over the St. Lawrence Seaway and part of the Bonaventure autoroute. Partial cost recovery is achieved from tolls on the Champlain bridge with remaining costs subsidized by an expected $5.6 million in 1987-88. Tolls have not been increased since 1962 and are increasingly deficient in face of rising repair, maintenance and surveillance costs. Alternative responses to this increased cost pressure are currently under consideration.

Surface Policy and Programs: provides financial assistance for development of the National Safety Code, administers subsidies to Via Rail and manages the grants and contributions programs described below.

VIA Rail Canada Inc.: in 1987-88, expects to provide rail passenger services for 6.5 million passengers travelling 2.3 million kilometers accross Canada. Performance is measured in the ability of the Corporation to fill seats (expected occupancy rate 53.8%), generate revenue and control costs, improving cost recovery (29.5%) and reduce operating subsidies per passenger.

Grants and Contributions: administered by Surface Policy and Programs are grouped by purposes as follows:

- **Grain Transportation** contributions are made towards rehabilitation of branch lines ($60.3 million), hopper car leasing ($17.7 million) and other infrastructure improvement projects within the framework of the Manitoba ERDA ($2 million).

Each program's performance is monitored for increased trip origins on branchlines, faster car recycling, kilometers of track upgraded and faster handling times.

- **Highway Transportation** financial assistance is provided within the context of ERDA sub-agreements and other bilateral agreements (expected to reach $58.9 million in 1987-88) and Yellowhead highway program ($12 million) in order to improve interprovincial connections and assist economic development in regions that have fallen behind national standards or serve as bridges between isolated population concentrations.

- **Newfoundland Railway Containerization** financial support is provided to an intermodal containerized freight system. This program subsidizes Terra Transport losses, to increase the cost recovery on each ton of freight, increase the market share of rail freight and reduce transit, pickup and delivery times to Newfoundland destinations.

- **Other Grants and Contributions** include such items as assistance to Montreal Commuter services ($17 million) assistance to pensions of former employees of Newfoundland and Intercolonial and PEI railways ($4.7 million), statutory payments for the Victoria Jubilee Bridge ($3 million) and support to research projects, educational and industry associations. The level of funding for such items fluctuates yearly.

A.4 Direction and Coordination

Objective

To provide direction and overall management to the Policy and Coordination Activity, including executive services to the Deputy Minister and Minister.

Description

This sub-activity provides, for the other sub-activities of the Policy and Coordination Group and the Deputy Minister and Minister, common services such as coordinating replies to correspondence and requests under the Access to Information Act, policy and financial assessments, controlling payments against specialized contribution procedures or regulations, providing purchasing and personnel liaison services, etc.

Direction: constitutes the office of the ADM and Executives Services which provide overall direction to the Policy and Coordination activity by bringing together the various expertises that are consulted in the formulation of policy, exercising financial control and providing delegated administrative services on behalf of Personnel, Finance and Administration.

Coordination Group: acts as the Departmental Secretariat, advises the Minister on Shareholder duties towards Crown Corporation, coordinates industrial and inter-government relations and manages programs that assist the transportation of the handicapped.

Resource Summaries

The Direction and Coordination sub-activity accounts for 1% of the financial resources and 27% of the person-years of the Policy and Coordination Activity.

Figure 2-9: Net Expenditures ($000 and Person Years)

	Estimates 1987-88		Forecast 1986-87		Actual 1985-86	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Direction	3,123	12	2,164	14	1,020	13
Coordination	5,574	73	5,009	69	5,287	69
	8,697	85	7,173	83	6,307	82

1985-86 Financial Performance: Funding provided in 1985-86 Main Estimates for operating and maintenance expenses were transferred from Direction to Coordination and $0.5 million as provided for ERDA sub agreements lapsed.

Figure 2-10: 1985-86 Financial Performance ($000 and Person-Years)

	1985-86					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Direction	1,020	13	1,361	13	(341)	-
Coordination	5,287	69	5,135	67	152	2
	6,307	82	6,496	80	(189)	2

Performance Information and Resource Justification

The percentage of requests that receive an appropriate response within the targetted timeframe gives an indication of the efficiency and effectiveness of secretariat services which account for approximately 60 percent of person-years. The other resources of the Direction and Coordination sub-activity are engaged in providing management direction and administrative services and are justified in relationship to the demand for services made by other sub-activities.

B. Marine/Canadian Coast Guard

1. Objective

To ensure the provision of operational policies and programs for the use of water transportation interests in order to contribute to the safe, efficient and economical conduct of marine activities in waters under the jurisdiction of the Government of Canada; and where appropriate, to develop, operate and maintain specific elements of the marine transportation system.

2. Description

The Marine/Canadian Coast Guard activities encompass the provision of marine navigation systems including short and long range navigational aids, waterways, vessel traffic services, safety and public correspondence communication; provision of route assistance through ice-infested waters; monitoring and control of potentially hazardous ice conditions; provision of facilities and services in support of other departments and agencies; coordination of the resupply of northern settlements; support of arctic research and development; direct services as part of the Federal Government's commitment to marine search and rescue enhanced by the use of the Canadian Marine Rescue Auxiliary organizations; promotion of boating safety; development, promulgation and enforcement of policies, regulations and standards relative to marine transportation; emergency planning and pollution clean-up; and the development, administration and maintenance of public harbours and ports.

The Canadian Coast Guard delivers its services through a decentralized operational structure consisting of five regional headquarters. The regions, in turn, operate 11 main bases and 5 sub-bases.

Figure 3-1: Canadian Coast Guard Bases and Sub-Bases

Also included and enabled through Crown Corporations and other entities are the provision of pilotage services within Canadian waters; the development, operation and maintenance of nine commission harbours; and the operation of the vessel M.V. Arctic.

3. Resource Summaries

The Marine/Canadian Coast Guard Activity accounts for approximately 31.2% of the Department's total 1987-88 expenditures and 29.1% of the total person-years.

Figure 3-2: Net Activity Resource Requirements ($000)

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Change	For Details See Page
Marine Navigation Systems	377,950	386,862	(8,912)	3-9
Icebreaking and Arctic Operations	122,042	114,184	7,858	3-16
Marine Regulatory	31,008	29,568	1,440	3-21
Marine Search and Rescue	92,690	96,451	(3,761)	3-25
Public Harbours and Ports	79,221	69,100	10,121	3-28
Direction and Administration	9,447	10,557	(1,110)	3-31
Pilotage Services	-	3,300	(3,300)	3-33
	712,358	710,022	2,336	
Anticipated lapse	(8,065)	(15,340)	7,275	
	704,293	694,682	9,611	
Departmental Operations Authorized person-years	6,150	6,158	(8)	

Explanation of Change: The financial requirements for 1987-88 are $9.6 million or 1.4% greater than the 1986-87 forecast expenditures. The increase is a result of the following factors:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
Operating Expenditures:	
• increases in salaries, wages and employee benefit plans	16.0
• reduction in person-years and other minor changes	(3.3)

	$ Millions
Capital Expenditures:	
• decrease due to the changes in project costs	(5.4)
Grants and Contributions:	
• increase in funding due to cash rephasing of the contribution to the Laviolette Bridge	7.2

Budgetary - Crown and other Corporations	$ Millions
• planned financial self-sufficiency for the four Pilotage Authorities not achieved	(3.3)
• completion of Hamilton Harbour Commission project	(1.2)
• reduced requirement for Canarctic Shipping Co.	(0.4)

Explanation of 1986-87 Forecast: The 1986-87 forecast is $116.2 million or 14.3% lower than the 1986-87 Main Estimates of $810.9 million. This difference is explained by the following major items:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
Operating Expenditures:	
• savings in overtime ($4.0 million); ship refit ($1.7 million); dredging ($4.2 million); and fuel ($3.7 million)	(13.6)
• internal funding of the Arctic R&D program and other minor increases	2.5
Capital Expenditures:	
• postponement of mid-life modernization on several vessels under the Fleet Capital Investment Plan (FCIP)	(16.3)
• delays in commencing construction on several projects, such as Argentia, Goose Bay, Pointe-au-Pic, Matane and Souris which form part of the Harbours and Ports Asset Management Plan (HPAMP)	(13.2)

	$ Millions
• savings resulting from lower project costs ($4.0 million); project delays ($4.4 million); project postponements ($3.0 million); transfer to grants and contributions for the Laviolette Bridge ($6.0 million); imposed freeze on capital spending ($43.9 million); and lapse factor on current forecasts ($15.3 million)	(76.6)
Grants and Contributions:	
• change in cash phasing of the contribution to Laviolette Bridge	(5.0)
Budgetary - Crown and other Corporations	
• delays in implementing tariff increases and reduced traffic has necessitated three of the four Pilotage Authorities to seek financial support	3.3
• increased requirements to cover operating deficit for M.V. Arctic	2.7

Past Financial Performance

Figure 3-3: 1985-86 Financial Performance ($000)

	1985-86		
	Actual	Main Estimates	Change
Budgetary			
Marine Navigation Systems	410,565	428,796	(18,231)
Icebreaking and Arctic Operations	147,715	168,195	(20,480)
Marine Regulatory	27,112	33,372	(6,260)
Marine Search and Rescue	59,488	75,201	(15,713)
Public Harbours and Ports	68,365	71,661	(3,296)
Direction and Administration	27,189	22,506	4,683
Pilotage Services	5,928	-	5,928
	746,362	799,731	(53,369)
Departmental Operations			
Authorized person-years	6,271	6,293	(22)

Explanation of Change: Actual financial requirements were approximately $53.4 million or 6.7% less than the Main Estimates. This was due to:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
Operating Expenditures:	
• savings in ship refit as a result of the replacement of older vessels	(12.0)
• savings in fuel due to a milder winter	(7.7)
• reduction in overtime costs	(8.1)
• Joint Oil Spill Response Pollution Contingency was not required	(3.0)
• lower expenditures in repairs to wharves; dredging; and other expenditures	(5.9)
• salary adjustment reserve account was not required	(4.9)
• increased cost of employee benefit plans	3.3
Capital Expenditures:	
• internal reallocation of funds due to project delays	(23.4)
Budgetary - Crown and other Corporations	
Payments to Crown and other Corporations	
• due to a delay in implementing tariff increases because of objections filed with the CTC, the Atlantic, Laurentian and Great Lakes Pilotage Authorities were unable to obtain a financial break-even situation despite attempts to reduce expenditures	5.9
• an extension in the construction schedule to complete modifications to the "M.V. Arctic" resulted in the cancellation of two voyages thereby increasing the operating deficit	2.4

4. Activity Details

Details of the Activity's resource requirements have been broken down to correspond to the level at which results are identified and measured for resource allocation and operational management purposes. For Marine/Canadian Coast Guard, please refer to the following sub-activities:

		Page
B.1	Marine Navigation Systems	3-7
B.2	Icebreaking and Arctic Operations	3-15
B.3	Marine Regulatory	3-21
B.4	Marine Search and Rescue	3-24
B.5	Public Harbours and Ports	3-28
B.6	Direction and Administration	3-31
B.7	Pilotage Services	3-33

B.1 Marine Navigation Systems

Objective

To ensure the provision, operation and maintenance of a national marine navigation system to contribute to the safe, efficient and economical movement of vessels in Canadian and designated international waters.

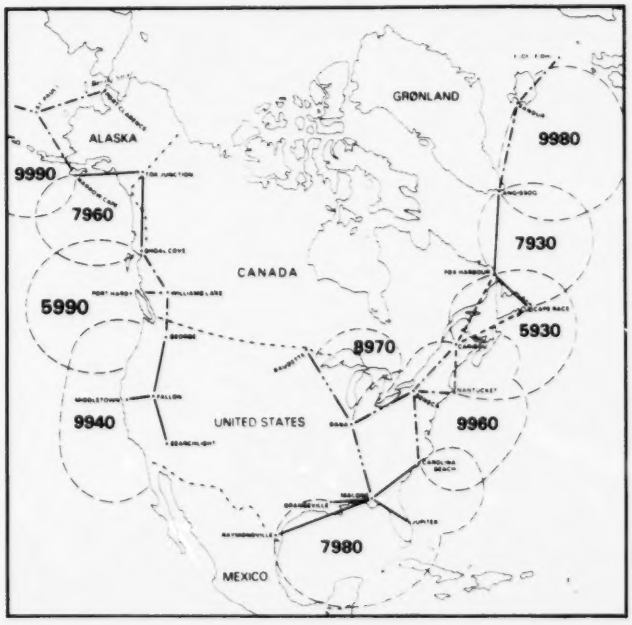
Description

This sub-activity facilitates the safe, efficient and economical movement of marine traffic by the following means.

Short Range Aids to Navigation: A network of fixed, floating and short range electronic aids such as buoys, lighthouses, range-lights and racons which assist mariners in determining their positions with relation to land and hidden dangers. Major operating tasks are to determine the marine aids needed and to develop, place, operate and maintain these aids which requires substantial support from the Coast Guard fleet of vessels and aircraft.

Long Range Aids to Navigation: Radio location systems, such as Loran "C", and radio beacons are provided to assist mariners in determining their positions where short range aids to navigation are not practical.

Figure 3-4: North American Coverage of Loran C chains

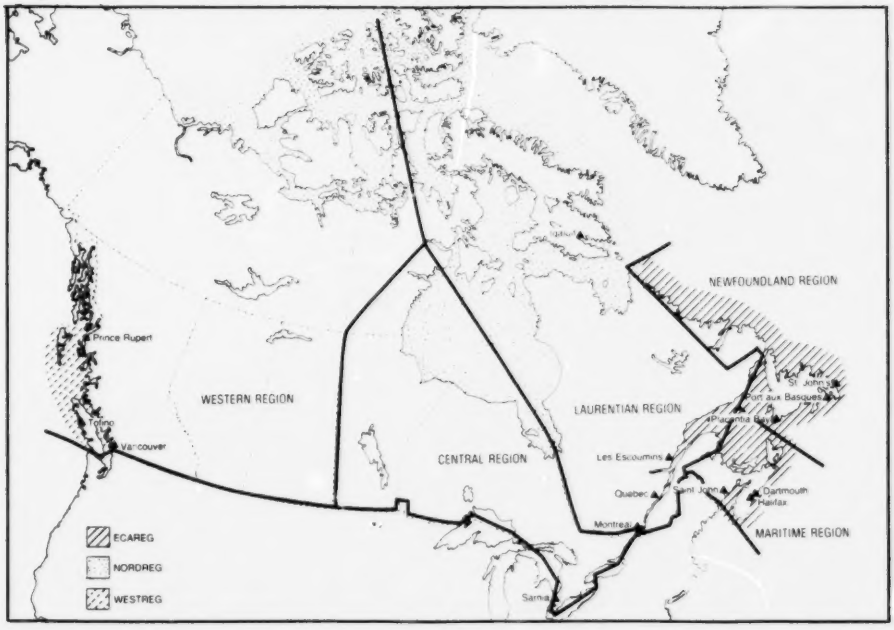


Canadian Funded Stations: Port Hardy, B.C., Williams Lake, B.C., Fox Harbour, Lab., Cape Race, Nfld.

Waterways Development, Maintenance and Protection: The provision and maintenance of improved waterways to established parameters in support of commercial vessel movement to ensure unobstructed passage of vessels and protection of the public right of navigation in all navigable waters of Canada. This service involves channel training works (siltation prevention), channel proving (sounding/sweeping), main channel dredging, shore erosion protection, maintenance and operation of the Canso Canal, approval of structures (works) which could obstruct the public right of navigation, removal of wrecked vessels or works obstructing navigation, custody and disposal of wreck, resolution of complaints on interference/obstruction to navigation.

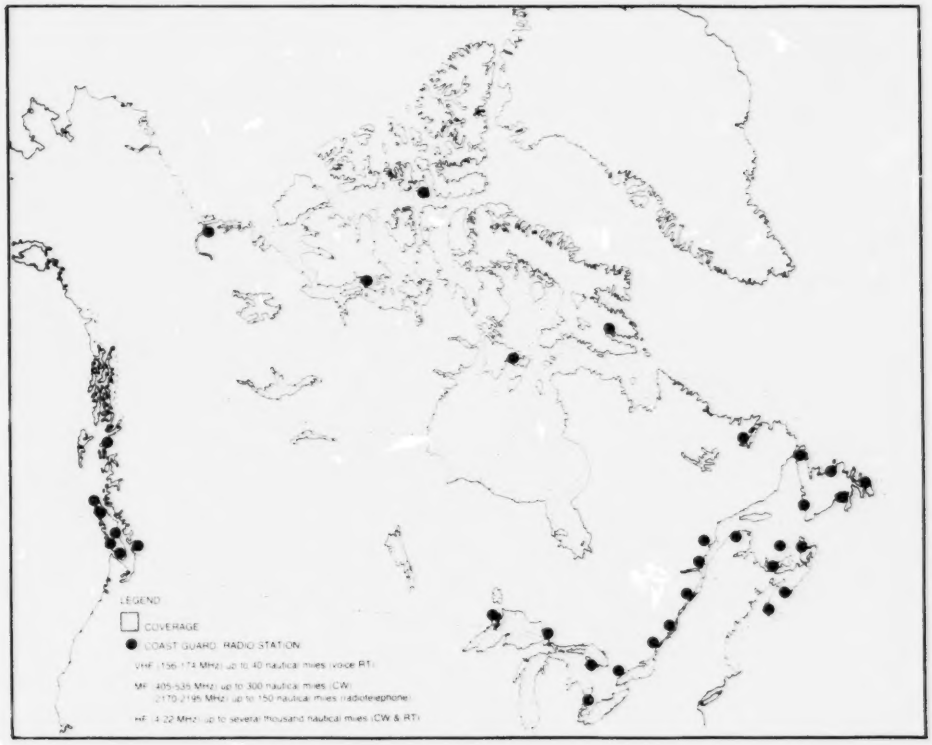
Vessel Traffic Services: The primary objective of this component is to contribute to an appropriate level of safety for marine traffic in selected Canadian and designated international waters by facilitating its expeditious movement while reducing the risk to vessels, lives, property and the environment. Vessel Traffic Services responsibilities include the management of vessel traffic in selected ports, riverine and coastal waters through the provision of information, advice and direction through interactive communication and monitoring systems; the screening of vessels entering Canadian waters for defects, deficiencies and compliance with Canadian Acts and regulations through the Eastern Canada Traffic System (ECAREG), the Arctic Canada Traffic System (NORDREG) and the Western Canada Traffic System (WESTREG), which are mandatory, voluntary and informal reporting and clearance systems respectively, through Coast Guard Radio Station (CGRS) Systems, and the provision of marine safety information through publications in the forms of the Lists of Lights and the weekly and annual editions of Notices to Mariners, CGRS broadcasts and in response to requests.

Figure 3-5: Vessel Traffic Services Coverage



Safety and Public Correspondence Communications: These consist of a national network of Coast Guard radio stations, both manned and remote controlled. Coast Guard radio stations have two major roles. The primary role is to provide shipping in Canadian and adjacent waters with a safety service to meet the requirement of the Safety of Life at Sea (SOLAS) Convention. This role is fulfilled by maintaining a continuous listening watch on the distress and calling frequencies to detect radio transmissions from mariners in distress. The secondary role is to provide administrative and commercial communications services through the provision of a public correspondence service. Closely allied to this service is the communications service required for the command and control of the Canadian government's civilian fleet.

Figure 3-6: Coverage Provided by Coast Guard Radio Stations



Resource Summaries

The Marine Navigation Systems sub-activity accounts for approximately 54% of the total 1987-88 Marine/Canadian Coast Guard activity expenditures and 56% of the total person-years.

Figure 3-7: Net Expenditures ($000 and Person-Years)

	Estimates 1987-88		Forecast 1986-87		Actual 1985-86	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Short Range Aids to Navigation	140,953	2,210	142,057	2,193	117,669	2,286
Long Range Aids to Navigation	7,094	90	8,999	90	7,792	128
Waterways Development, Maintenance and Protection	37,007	203	24,968	203	33,382	197
Vessel Traffic Services	23,901	403	22,975	405	22,284	399
Safety and Public Correspondence Communications	32,769	523	31,161	525	29,894	510
Operating expenditures*	241,724	3,429	230,160	3,416	211,021	3,520
Capital expenditures	137,632	-	158,630	31	200,854	67
Total expenditures	379,356	3,429	388,790	3,447	411,875	3,587
Revenue credited to vote	(1,406)	-	(1,928)	-	(1,310)	-
Net resource requirements	377,950	3,429	386,862	3,447	410,565	3,587

*Includes grants and contributions of $8,000,000 in 1987-88 and $1,000,000 in 1986-87. See page 8-29 for details.

The increased operating requirements of $11.6 million are directly attributable to the contribution for the Laviolette Bridge Pier Protection and the price adjustment for salaries and wages, but are partially offset by the decrease in person-years.

Capital funding is lower by approximately $21 million due to the near completion of the remaining Type 1100 Navaid Tender and is partially offset by the commencement of several mid-life modernization projects.

Revenue credited to the vote is generated from employee deductions for rental housing, Prescott shops operation and recoveries from Environment for marine telecommunications services and Fisheries and Oceans for marine helicopter services. Revenues for a radio message service provided to the private sector (estimated at $3.2 million for 1987-88) is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by the sub-activity.

1985-86 Financial Performance: The over-utilization of person-years resulted from the Lightkeepers (32 P-Y's) and the Data Acquisition and Display System (19 P-Y's) and is partially offset by an under-utilization for Vessel Manning (16 P-Y's). Savings in resources were due to a milder winter (fuel costs), replacement of older vessels (ship refit) and the directed freeze in discretionary spending.

Figure 3-8: 1985-86 Financial Performance ($000 and Person-Years)

	1985-86					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating expenditures	211,021	3,520	226,163	3,485	(15,142)	35
Capital expenditures	200,854	67	204,671	67	(3,817)	-
Total expenditures	411,875	3,587	430,834	3,552	(18,959)	35
Revenue	(1,310)	-	(2,038)	-	728	-
Net expenditures	410,565	3,587	428,796	3,552	(18,231)	35

Performance Information and Resource Justification

Short Range Aids to Navigation: The network consists of approximately 13,200 floating aids (buoys) and 8,750 land-based aids, of which 272 are major lighthouses and 105 racons. The locations of aids are shown on charts, and the positions and characteristics of lighted aids are in the List of Lights, Buoys and Fog Signals, both of which references are used by ships in Canadian waters. The Canadian marine navigation system is in accordance with the international system adopted by the International Association of Lighthouse Authorities.

One indicator of operational effectiveness is the percentage of time aids are in operation and on position. Another indicator is the average response time to restore outages. Figure 3-9 shows the actual and planned results for all short range aids to navigation.

Figure 3-9: Performance Data - Short Range Aids to Navigation.

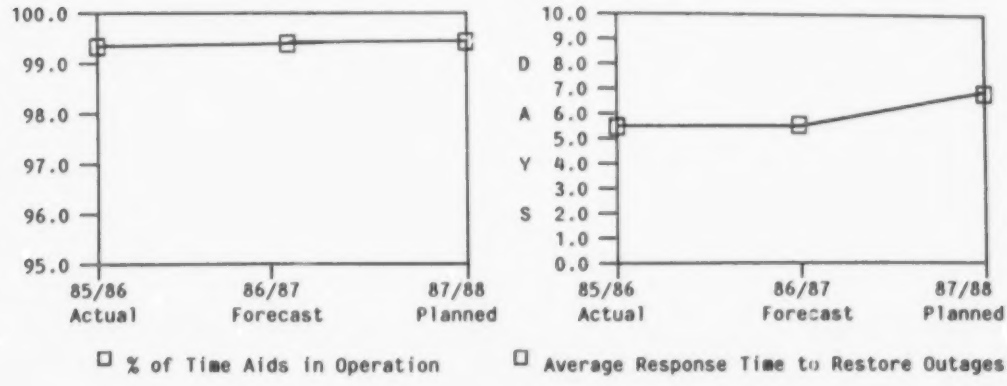
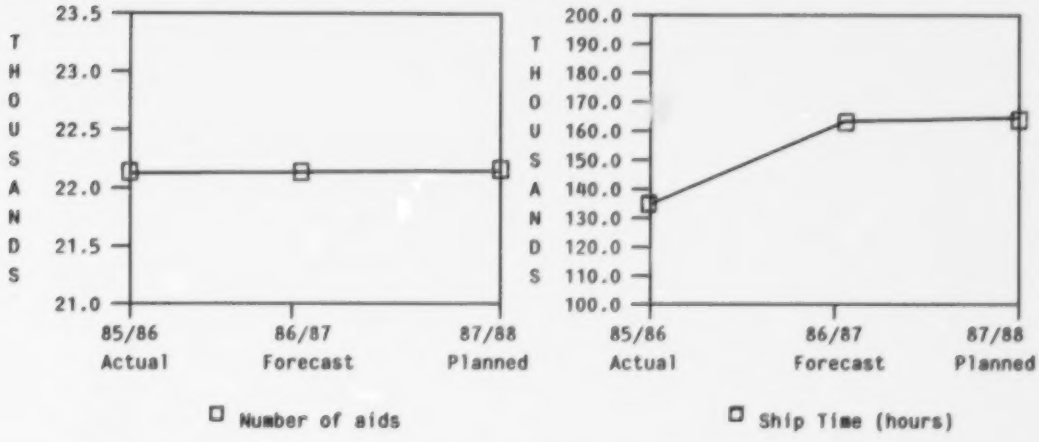


Figure 3-10 summarizes the key underlying variables affecting the resource requirements.

Figure 3-10: Number of Aids and Amount of Fleet Support Hours



Long Range Aids to Navigation: The radio location system consists of some 95 beacons and a long-range electronic navigational aids system, Loran "C".

The main indicators of operational effectiveness are the possible number of hours facility is available, equipment availability and number of maintenance hours. Figure 3-11 displays the actual and planned results for these indicators.

Figure 3-11: Performance Data - Long Range Aids to Navigation

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
Possible Number of Hours Facility Available	657,624	955,698	957,888
Equipment Availability (%)	99.8	99.8	99.8
Number of Maintenance Hours	12,330	21,680	23,448

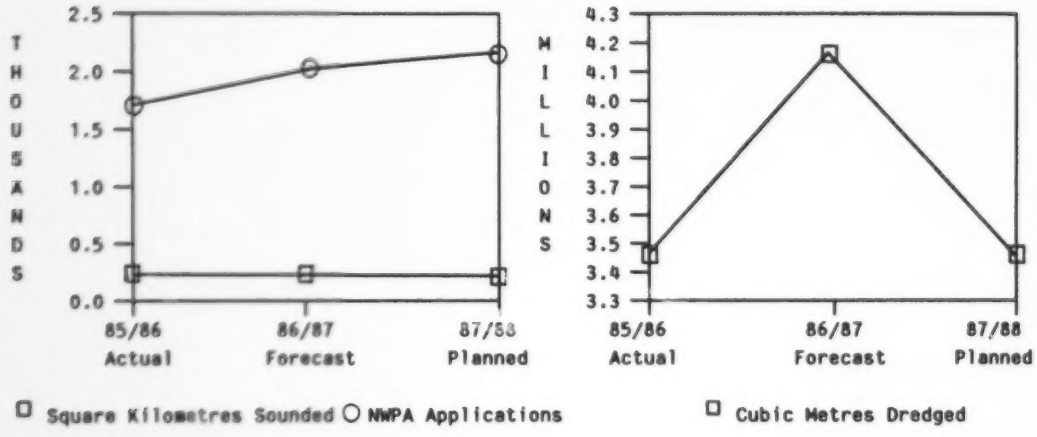
Waterways Development, Maintenance and Protection: The Coast Guard's dredging program relates to main shipping channels and approach channels to ports and harbours. Dredging programs are carried out in each Coast Guard region for general maintenance of the channels to specified dimensions and provision of new channels in response to requests from local and regional interests seeking waterway improvements for trade expansion. The dredging is carried out on Coast Guard's behalf by Public Works Canada (PWC) using PWC equipment or private dredging firms under contract.

Water-depth sounding is conducted to provide data for dredging operations and to determine periodically the status of the channels. Sounding work is carried out on behalf of Coast Guard by PWC, except in the St. Lawrence and Saguenay Rivers, where Coast Guard equipment is employed to sound approximately 7,500 hectares annually. Figure 3-12 shows the actual and planned dredging and sounding to be carried out.

The principle indicator used to measure the protection of the public right of navigation is the number of approvals issued for the construction of works. Figure 3-12 shows the actual and expected number of approvals.

On average, the Canso Canal is kept open between 280 and 295 days a year and provides transit for some 2,600 vessels.

Figure 3-12: Performance Data - Waterways Development, Maintenance and Protection



Vessel Traffic Services: This service is operated on a 24-hour, 7 days-a-week basis using 15 vessel traffic and information centres, including one seasonal, across Canada.

Operational effectiveness is based on the percentage of time the referenced system is available. The average availability is 99.68% for VHF systems and 99.275% for Radar Systems. These levels of service have been consistently met to date and no changes are anticipated.

Figure 3-13 displays the actual and planned results pertaining to the number of operating position hours, which is a key resource variable, and the number of ship movements in the VTS Zones.

Figure 3-13: Performance Data - Vessel Traffic Services

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
Ship Movements in VTS Zones	**439,000**	439,000	439,552
Number of Operating Position Hours	**410,500**	454,300	454,300

Safety and Public Correspondence Communications: There are 32 radio stations which are staffed and 79 radio stations which are remote controlled. These stations operate on a 24-hour, 7 days-a-week basis.

Operational effectiveness is assessed primarily by the degree to which communications equipment is functioning. For the past years, a 99.8% level of equipment availability has been achieved. It is planned to maintain this level of effectiveness for 1987-88.

Figure 3-14 compares the number of distress messages detected by the system along with the number of messages and radio telephone calls processed.

Figure 3-14: Performance Data - Safety and Public Correspondence Communications

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
Number of distress messages detected	**5,690**	5,913	5,859
Number of messages and radio telephone calls	**1,637,100**	1,637,104	1,602,440
Equipment availability (%)	**99.8**	99.8	99.8

B.2 Icebreaking and Arctic Operations

Objective

To ensure the provision, operation and maintenance of icebreaking ships, facilities and services in order to facilitate the safe and efficient movement of marine traffic through or around ice-infested waters; to support marine-related activities and other government objectives in the Canadian Arctic; and to minimize the effect of flooding caused by ice jams on the upper St. Lawrence River.

Description

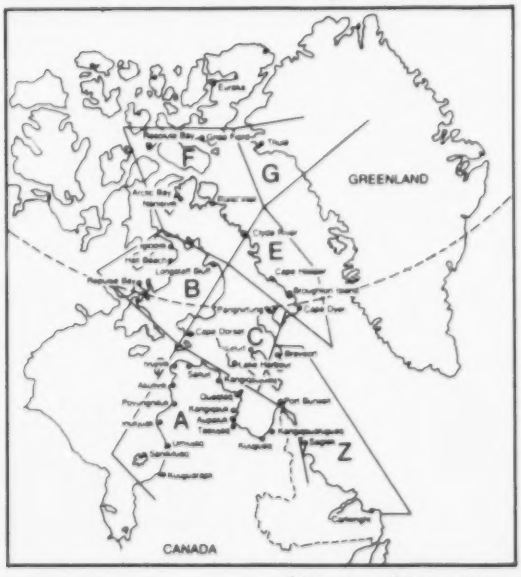
This sub-activity facilitates the safe and efficient movement of marine traffic through or around ice-infested water, supports government objectives in the Canadian Arctic and minimizes flooding by the following means:

Route Assistance Through Ice-Infested Waters: This service involves the escorting of ships through ice-covered waters on the east coast, in the Gulf of St. Lawrence and the Great Lakes during the winter months and in the Arctic during the summer months. Specific harbours are also opened on request to facilitate movement of cargo and fishing vessels.

Ice Management: Ice in the St. Lawrence River below Montreal is monitored and controlled by icebreakers to facilitate the orderly circulation of ice and thus prevent damage to or loss of property threatened by flood.

Eastern Arctic Sealift: This involves the co-ordination of an annual Eastern Sealift to provide food, materials, fuel and equipment to northern settlements and defence sites.

Figure 3-15: Eastern Arctic Discharge Sites



Support to Other Government Departments and Agencies: This service provides vessels and aircraft to support specific operations of other government departments and agencies. The most significant of these services is the charter of the CCGS John Cabot to Teleglobe Canada and the provision of ships to the Department of Fisheries and Oceans for hydrographic work in the Arctic.

Arctic Research and Development: This program includes sponsorship of fleet mission-oriented research and development projects in the Canadian Arctic. Transport Canada plays a co-ordinating role in this program, which is shared with Fisheries and Oceans Canada and Environment Canada.

Canarctic Shipping Company Limited: Through this company (government share 51%, North Water Navigation Ltd. 49%), the government operates the M.V. Arctic, an experimental Arctic Class 4 bulkcarrier to develop and demonstrate an economical and environmentally safe year-round shipping capability within the Canadian high Arctic. Canarctic Shipping Company has contracted to carry the entire output of the Nanisivik Mine (from Strathcona Sound), and in a joint venture with Federal Commerce and Navigation to carry 75% of the output of the Polaris Mine operated by Cominco on Little Cornwallis Island. The M.V. Arctic also serves as a laboratory for studying vessel design and for carrying out research to improve vessel operations under Arctic conditions.

Resource Summaries

The Icebreaking and Arctic Operations sub-activity accounts for approximately 17% of the total 1987-88 Marine/Canadian Coast Guard expenditures and 18% of the total person-years.

Figure 3-16: Net Expenditures ($000 and Person-Years)

	Estimates 1987-88		Forecast 1986-87		Actual 1985-86	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Route Assistance through Ice-infested Waters	79,385	866	63,903	815	61,434	725
Ice Management	5,623	65	5,963	91	7,144	155
Eastern Arctic Sealift	11,940	11	11,968	11	11,655	11
Support to Other Government Departments & Agencies	11,667	162	11,048	162	13,071	156
Arctic Research and Development	-	-	1,710	-	3,630	9
Canarctic Shipping Co. Ltd.	4,434	-	4,800	-	4,157	-
Operating expenditures	113,049	1,104	99,392	1,079	101,091	1,056
Capital expenditures	20,779	-	25,969	5	58,387	5
Total expenditures	133,828	1,104	125,361	1,084	159,478	1,061
Revenue credited to vote	(11,786)	-	(11,177)	-	(11,763)	-
Net resource requirements	122,042	1,104	114,184	1,084	147,715	1,061

The increased operating requirements of $13.6 million results from the planned utilization of person-years for Vessel Manning which are forecasted to lapse in 1986-87, price adjustments for salaries and wages and increased cost of fuel, ship refit and overtime.

The decrease in capital funding relates to the near completion of the Type 1200 Icebreaker, which is scheduled for introduction into service during 1987-88.

Revenue credited to the vote arises from the co-ordination of the annual delivery of equipment and supplies to the Eastern Arctic (contracted through the private sector). In addition, revenue of $6.8 million is credited to the Consolidated Revenue Fund from the charter of the cable ship CCGS John Cabot, for trans-Atlantic cable repair work. This work is performed for Teleglobe Canada on a full cost-recovery basis.

1985-86 Financial Performance: The under-utilization of person-years was directly related to Vessel Manning. In addition, reduced fuel and ship refit costs along with a decrease in salaries and overtime generated sufficient savings to offset the increased cost of the Eastern Arctic Sealift, which was due to higher volume of bulk and dry cargo and reflected in the increase in revenue.

Project approval and contract awarding for the Voyageur replacement was delayed and accounted for the slippage in capital spending.

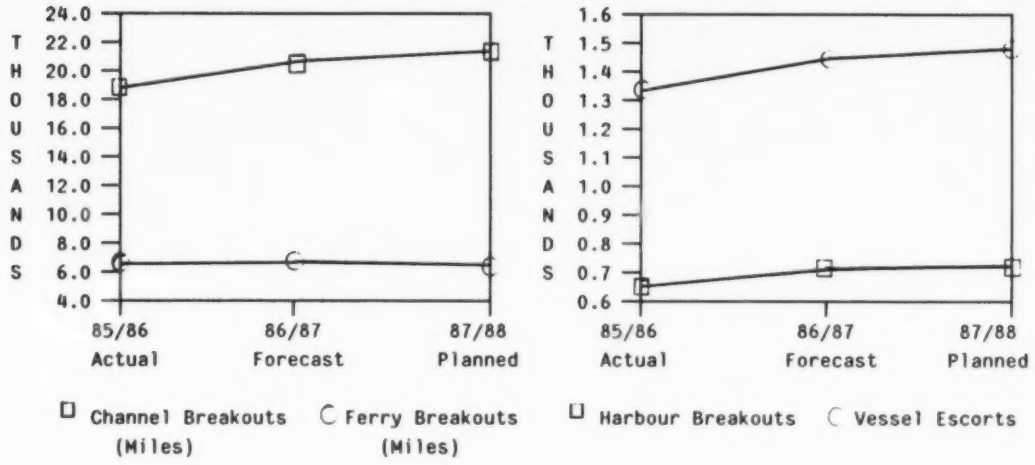
Figure 3-17: 1985-86 Financial Performance ($000 and Person-Years)

	1985-86					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating Expenditures	101,091	1,056	103,152	1,106	(2,061)	(50)
Capital Expenditures	58,387	5	71,765	5	(13,378)	-
Total Expenditures	159,478	1,061	174,917	1,111	(15,439)	(50)
Revenue	(11,763)	-	(6,722)	-	(5,041)	-
Net Expenditures	147,715	1,061	168,195	1,111	(20,480)	(50)

Performance Information and Resource Justification

Route Assistance Through Ice-Infested Waters: To respond to the requirement for icebreaking assistance, seven dedicated heavy icebreaking vessels are employed. This fleet is complemented by those aids-to-navigation vessels that have icebreaking capability. Statistical performance data are shown in Figure 3-18.

Figure 3-18: Performance Data - Route Assistance Through Ice-Infested Waters

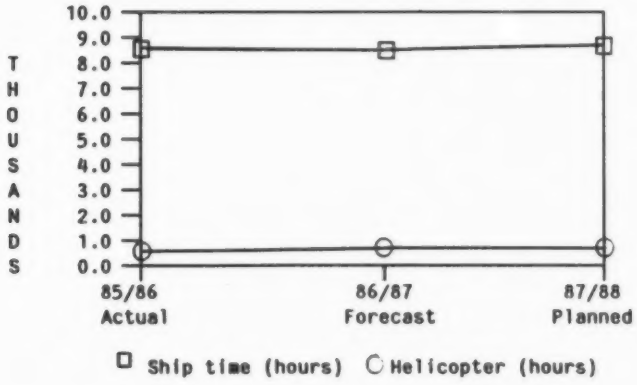


In addition, approximately 786,000 km of ice information is covered each year.

The provision of route assistance through ice-infested waters utilizes approximately 49,000 hours of ship time. The 1987-88 Estimates and the 1986-87 Forecast are based on average ice conditions experienced in the areas served over the past years. Actual resource requirements will vary if actual ice conditions depart significantly from the average.

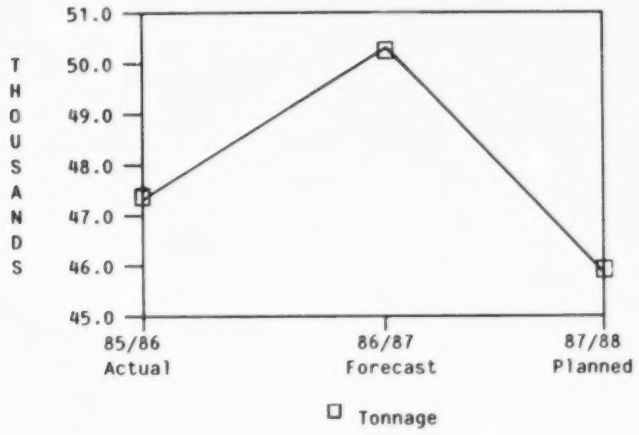
Ice Management: Approximately 266 miles of channel/track breakouts are performed annually to control the ice build-up. Figure 3-19 displays the key underlying variables which affect the resource requirements.

Figure 3-19: Fleet-Ship Time (Hours) and Helicopter Time (Hours)



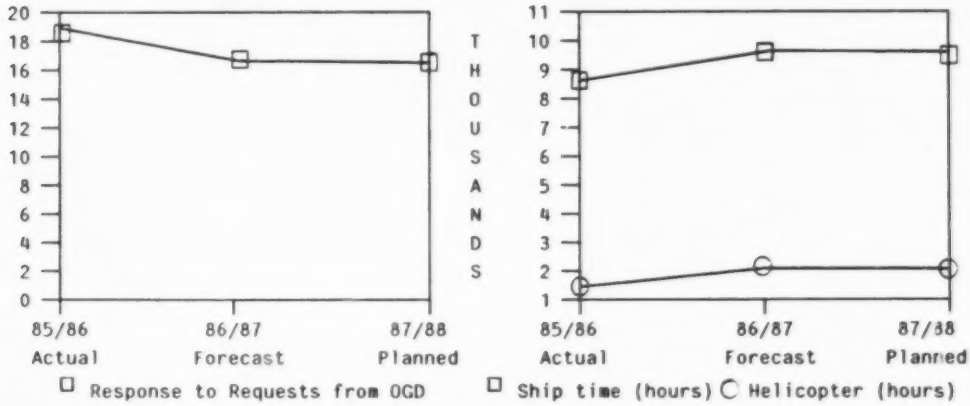
Eastern Arctic Sealift: Forty-three communities and outposts in the eastern arctic are normally resupplied by sea on an annual basis. Figure 3-20 displays the total tonnage delivered and planned for the three years to 1987-88.

Figure 3-20: Performance Data - Eastern Arctic Sealift



Support to Other Government Departments and Agencies: Figure 3-21 sets out the performance data for the services offered under this function.

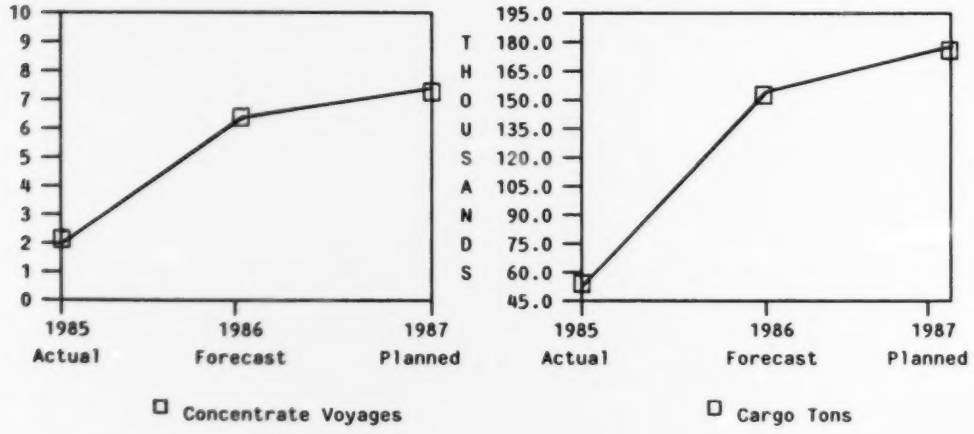
Figure 3-21: Number of responses to requests and ship/helicopter time



Arctic Research and Development: This program funds approximately 25 research projects related to Arctic marine transportation. The program was evaluated in 1984 and the essential conclusion of the review was that the program has been very effective in accomplishing its objectives. Most of the benefits of the program apply to marine transportation in general and not just to the Arctic, and some of the technological benefits also go well beyond marine transportation.

Canarctic Shipping Company Limited: Figure 3-22 displays the operational statistics for the Canarctic Shipping Company Limited which operates on a calendar year basis.

Figure 3-22: Operational Statistics of Canarctic Shipping Company Limited



B.3 Marine Regulatory

Objective

To develop, promulgate and ensure the enforcement of Marine regulations to contribute to marine safety and environmental protection, and to mitigate the effects of ship-source pollution.

Description

This sub-activity consists of the following two organizations:

Ship Safety: This organization administers parts of the Canada Shipping Act on behalf of the Minister involving all aspects of the programs for ship safety and ship-source pollution. This function involves the development and enforcement of Marine regulations for Canadian ships and those of foreign registry operating in Canada; assesses and approves designs of all commercial shipping encompassing passenger, oil drilling rigs and their support craft, tugs, fishing vessels and cargoes to ensure seaworthiness; and the registration of ships and licensing of vessels. The organization also approves designs, inspects, registers, and licenses special purpose vehicles (such as ACV's) and examines and certifies officers and crews to ensure that ships are manned with competent personnel. Under the pollution prevention function, regulations are developed and ships are inspected to reduce incidents of ship-source pollution in Canadian waters. Investigations are also carried out to obtain evidence for prosecution purposes, where ship-source pollution occurs.

Emergencies: This organization is involved in the clean-up of pollution from shipping and acts as a resource agency for marine pollution incidents from other sources. The organization evaluates, acquires and maintains the Coast Guard's pollution countermeasures equipment and regularly provides exercises for Coast Guard and other personnel.

Resource Summaries

The Marine Regulatory sub-activity accounts for approximately 4% of the total 1987-88 Marine/Canadian Coast Guard activity expenditures and 7% of the total person-years.

Figure 3-23: Net Expenditures ($000 and Person-Years)

	Estimates 1987-88		Forecast 1986-87		Actual 1985-86	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Ship Safety	23,351	391	20,150	396	20,758	399
Emergencies	4,755	61	6,983	62	4,830	73
Operating expenditures*	28,106	452	27,133	458	25,588	472
Capital expenditures	2,923	-	2,435	-	1,543	-
Total expenditures	31,029	452	29,568	458	27,131	472
Revenue credited to vote	(21)	-	-	-	(19)	-
Net resource requirements	31,008	452	29,568	458	27,112	472

*Includes grants and contributions of $14,000 in 1987-88; $14,000 in 1986-87; and $12,000 in 1985-86. See page 8-29 for details.

The increase in operating requirements of $1 million is due to price adjustments for salaries and wages.

Approximately $2.9 million will be recovered from the private sector for inspections and examinations by the ship safety element. This revenue is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by the sub-activity.

1985-86 Financial Performance: The savings in operating costs were due in part to the Joint Oil Spill Response Pollution Contingency ($3.0 million) and minor savings in overtime and other transportation and communications costs. These savings were partially offset by the over-utilization of person-years relating to Port Wardens.

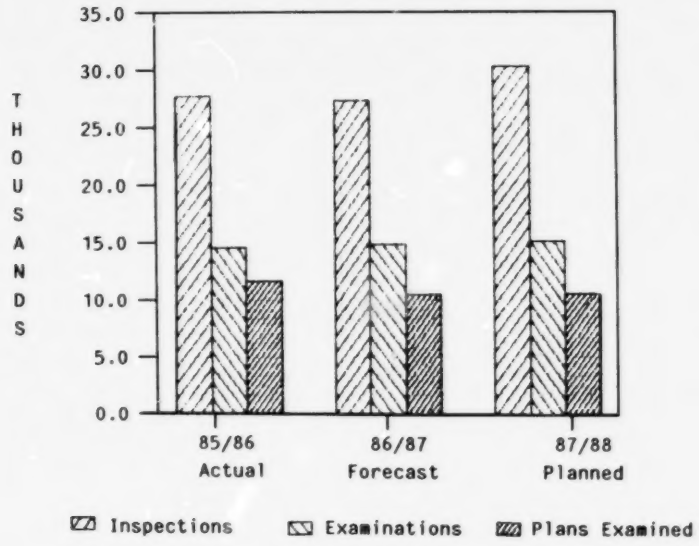
Figure 3-24: 1985-86 Financial Performance ($000 and Person-Years)

	1985-86					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating expenditures	25,588	472	29,972	459	(4,384)	13
Capital expenditures	1,543	-	3,400	-	(1,857)	-
Total expenditures	27,131	472	33,372	459	(6,241)	13
Revenue	(19)	-	-	-	(19)	-
Net expenditures	27,112	472	33,372	459	(6,260)	13

Performance Information and Resource Justification

Ship Safety: Of the 36,700 vessels registered in Canada, 5,600 are subject to statutory inspections. Additionally, 200 to 300 port state inspections of foreign vessels are carried out in Canadian ports and approximately 100 pollution incidents are investigated annually. To meet the Branch's responsibilities, 315 inspectors and examiners are employed in Ottawa, the five regional headquarters and thirty district offices throughout Canada. Figure 3-25 shows statistical information.

Figure 3-25: Performance Data - Ship Safety



Emergencies: To respond to clean-up requirements, the Coast Guard has a core of 55 employees located in headquarters, regional and district offices of the Canadian Coast Guard. Since all clean-up operations are carried out on a cost recovery basis, only salary and equipment maintenance costs are included in the appropriation. Figure 3-26 shows tonnage of pollutants spilled in Canadian waters, the number of responses to incidents and the number of personnel trained.

Figure 3-26: Performance Data - Emergencies

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
Tonnage of pollutants spilled in Canadian waters	2,557	2,557	2,557
Number of responses to incidents	118	118	86
Number of personnel trained	635	625	615

B.4 Marine Search and Rescue

Objective

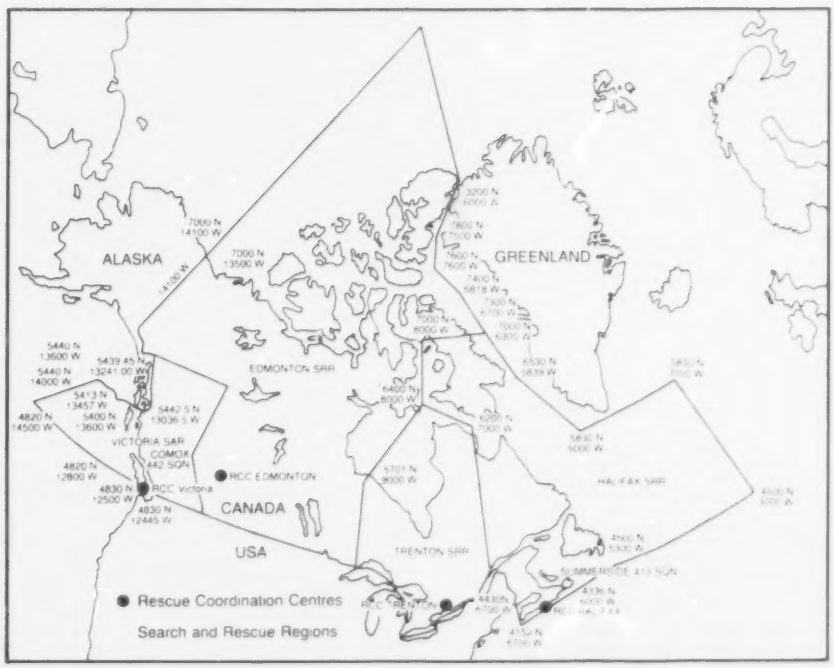
To ensure the provision of a Coast Guard search and rescue capability in Canadian waters of the Great Lakes and St. Lawrence System and those provided for under the international conventions and to promote safety to the marine public in order to minimize loss of life and injury, including where possible and directly related thereto, to make reasonable effort to minimize damage to or loss of property.

Description

This sub-activity attempts to minimize loss of life, injury and, where possible and directly related thereto, damage to or loss of property by the following means:

Search and Rescue Operations: The provision of dedicated search and rescue units and associated facilities, in conjunction with the Department of National Defence. Figure 3-27 displays the Search & Rescue Regions in Canada and the location of the Rescue Co-ordination Centres.

Figure 3-27: Search and Rescue Regions and Rescue Co-ordination Centres



Search and Rescue Prevention: Small-craft boating safety is promoted through educational programs designed to foster increased public awareness of safety related-matters.

Canadian Marine Rescue Auxiliary: To complement the Search and Rescue operations, the Coast Guard promotes and supports the activities of the Canadian Marine Rescue Auxiliary which provides search and rescue capability and participates in boating safety programs across the country.

Resource Summaries

The Marine Search and Rescue (SAR) sub-activity accounts for approximately 13% of the total 1987-88 Marine/Canadian Coast Guard activity expenditures and 16% of the total person-years.

Figure 3-28: Net Expenditures ($000 and Person-Years)

	Estimates 1987-88		Forecast 1986-87		Actual 1985-86	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Search and Rescue Operations	58,493	924	56,562	910	50,487	890
Search and Rescue Prevention	2,945	33	2,651	29	2,404	32
Canadian Marine Rescue Auxiliary	1,903	13	1,565	15	1,512	14
Operating expenditures *	63,341	970	60,778	954	54,403	936
Capital expenditures	29,380	-	35,673	-	5,096	1
Total expenditures	92,721	970	96,451	954	59,499	937
Revenue credited to vote	(31)	-	-	-	(11)	-
Net resource requirements	92,690	970	96,451	954	59,488	937

*Includes grants and contributions of $1,250,000 in 1987-88; $965,000 in 1986-87; and $800,000 in 1985-86. See Page 8-29 for details.

The increased operating requirements of $2.6 million relates to the increase in person-years and to price adjustments for salaries and wages.

1985-86 Financial Performance: The under-utilization of person-years was generated from the new SAR vessel manning which was not required due to the delays in the capital construction schedule. This delay also resulted in lower capital spending.

Figure 3-29: 1985-86 Financial Performance ($000 and Person-Years)

	1985-86					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating Expenditures	54,403	936	59,677	956	(5,274)	(20)
Capital Expenditures	5,096	1	15,524	1	(10,428)	-
Total Expenditures	59,499	937	75,201	957	(15,702)	(20)
Revenue	(11)	-	-	-	(11)	-
Net Expenditures	59,488	937	75,201	957	(15,713)	(20)

Performance Information and Resource Justification

Search and Rescue Operations: In conjunction with the Department of National Defence, the Canadian Coast Guard mans rescue co-ordination centres in Halifax, N.S., Trenton, Ont., and Victoria, B.C., and operates marine rescue sub-centres in St. John's, Nfld., and Quebec City, P.Q. In addition, Coast Guard operates 40 SAR vessels, 30 inshore rescue boats (IRB) and 3 hovercraft. Primary units operate on a 24-hour, 7-day-a-week basis and provide both offshore and inshore SAR coverage in areas where incident analysis has shown the need for dedicated SAR coverage. These units are required to be underway to the scene of an accident within 30 minutes of notification for action. The IRB program is pursued during the summer months only to deal with increased pleasure boating activity.

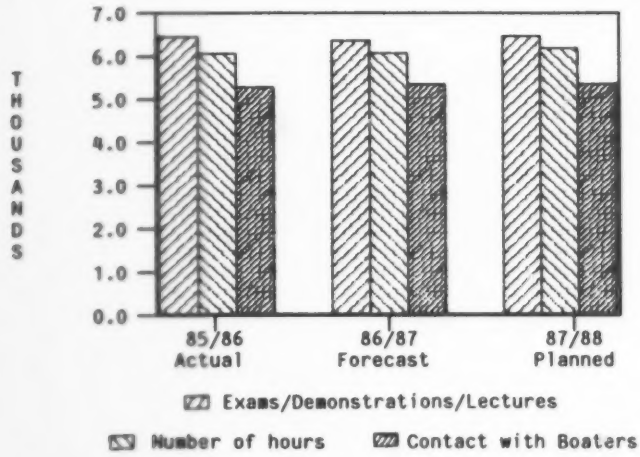
Figure 3-30 provides selected performance indicators for this function along with the % of lives saved versus lives at risk for all marine SAR incidents.

Figure 3-30: Performance Data - Search and Rescue Operations

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
% of lives saved/lives at risk for all marine SAR incidents	90.6	90.2	89.3
Number of primary SAR unit hours to respond to incidents	358,662	346,534	341,632

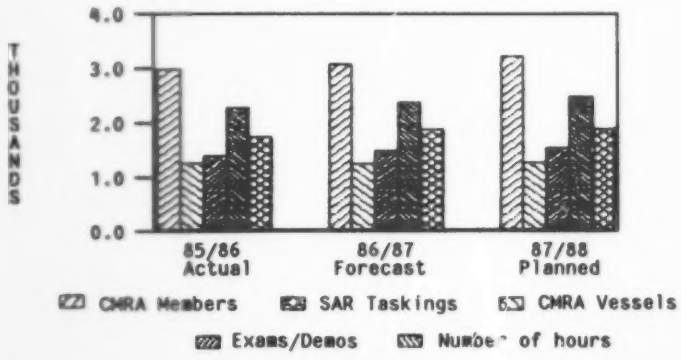
Search and Rescue Prevention: An extensive boating safety program is conducted to minimize the number of small boat incidents. Funds are used to produce educational marine safety video tapes, advertisements and radio commercials, publications such as the Safe Boating Guide and the Safety Handbook for the inshore fisherman, to conduct safety demonstrations and to carry out courtesy examinations. The safety demonstrations concentrate on "teaching the teachers" - instructing persons or groups who, in turn, provide safety instruction to large numbers of pleasure boaters and fishermen. Figure 3-31 displays selected performance indicators.

Figure 3-31: Performance Data - Search and Rescue Prevention



Canadian Marine Rescue Auxiliary: Rescue operations are supplemented by vessels owned by voluntary Canadian Marine Rescue Auxiliary (CMRA) units. Figure 3-32 shows the growth of the auxiliary, along with its rescue activity. The auxiliary units are compensated for fuel and insurance costs incurred when they respond to a search and rescue incident and for authorized training and travel costs for their crews. CMRA members also participate in the SAR prevention program.

Figure 3-32: Trends In Canadian Marine Auxiliary Growth and Workload



B.5 Public Harbours and Ports

Objective

To provide an efficient system of ports and public harbours for accessible and efficient inter-modal movement of goods and persons in order to support national, regional and local economic and social objectives, particularly those relating to Canadian international marine trade.

Description

This sub-activity provides accessible and efficient inter-modal movement of goods and persons by the following means:

Public Harbours and Ports: This organization maintains, administers and develops public harbours and ports at 476 locations in support of commercial transport. The smallest of these ports have limited traffic and exist only to provide access to isolated communities. The larger ports are very active and their support to local industries is of great significance. These ports are not financially self-sufficient as a system and are administered by Transport Canada as public ports.

Wharves, sheds, storage areas and harbours are provided at the ports on the basis of users' needs. Day-to-day local operational activity at the ports includes such functions as enforcing regulations regarding facility use, arbitrating between users and collecting user fees. Direct services such as cargo handling are not provided at these ports by the Federal Government.

Harbour Commission Payments: Nine Harbour Commissions, which handle approximately 20% of the national marine tonnage, exist as quasi-commercial bodies and are largely financially self-sufficient. However, contributions, grants or loans may be sought for major port development. Loans of approximately $1.7 million are currently outstanding. (See Figure 8-10, Page 8-34).

Resource Summaries

The Public Harbours and Ports sub-activity accounts for roughly 11% of the total 1987-88 Marine/Canadian Coast Guard activity expenditures and 1% of the total person-years.

Figure 3-33: Net Expenditures ($000 and Person-Years)

	Estimates 1987-88		Forecast 1986-87		Actual 1985-86	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating expenditures*	36,130	87	35,090	87	30,700	87
Capital expenditures	43,091	-	32,850	2	35,665	3
	79,221	87	67,940	89	66,365	90
Harbour Commission Payments	-	-	1,160	-	2,000	-
Total resource requirements	79,221	87	69,100	89	68,365	90

* Includes grants and contributions of $5,000 in 1987-88; $5,000 in 1986-87; and $147,000 in 1985-86. See page 8-29 for details.

The additional capital requirements of $10.2 million results from an increase in cash flow for several projects which will commence the construction phase during 1987-88.

Approximately $9.3 million will be recovered from charges for wharfage, harbour and letting charges. This revenue is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by this sub-activity.

1985-86 Financial Performance: The decrease in operating costs resulted from lower dredging expenditures and repairs to wharves.

Figure 3-34: 1985-86 Financial Performance ($000 and Person-Years)

	1985-86					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating expenditures	30,700	87	37,858	87	(7,158)	-
Capital expenditures	35,665	3	31,803	3	3,862	-
Harbour Commission payments	2,000	-	2,000	-	-	-
Total Expenditures	68,365	90	71,661	90	(3,296)	-

Performance Information and Resource Justification

Public Harbours and Ports: Most operating expenditures go towards the repair, rebuilding and preventative maintenance of existing capital structures and works. The plans for 1987-88 consist of infrastructure maintenance and repair and maintenance dredging projects, at an estimated cost of $30 million. The budget has remained more or less constant over the past two years. The cargo tonnage handled at Public Harbours and Ports is approximately 7,035,000 tonnes annually.

Maintenance and inspection standards are being developed to allow for better workplans that will stabilize the facilities-maintenance budget.

Harbour Commission Payments: Included in the Marine/Canadian Coast Guard activity are commitments to provide financial assistance to Harbour Commissions for certain capital projects. The following project was funded from the special capital program.

Figure 3-35: Payments to Harbour Commissions ($000)

Harbour Commission/Application	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
Hamilton - Construction of the East Port Complex	-	1,160	2,000

B.6 Direction and Administration

Objective

To direct the development, implementation and review of policies, programs, plans, regulations and operational activities to support line management in order to efficiently and effectively deliver the marine transportation program.

Description

Marine/Canadian Coast Guard: This sub-activity consists of the offices of the Assistant Deputy Minister, Marine/Commissioner, Canadian Coast Guard and the Director General for each region, supported by various staff groups. Their purpose is to establish corporate goals, objectives, priorities and accountability measures; administer research and development programs; and to provide resource management services, special projects and coordination at Headquarters and Regions.

Resource Summaries

The Direction and Administration sub-activity accounts for 1% of the total 1987-88 Marine/Canadian Coast Guard activity expenditures and 2% of the total person-years.

Figure 3-36: Net Expenditures ($000 and Person-Years)

	Estimates 1987-88		Forecast 1986-87		Actual 1985-86	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Marine/Canadian Coast Guard						
Operating expenditures*	7,235	108	9,355	126	12,037	124
Capital expenditures	2,212	-	1,202	-	15,152	-
Total resource requirements	9,447	108	10,557	126	27,189	124

*Includes grants and contributions of $50,000 in 1986-87 and $50,000 in 1985-86. (See Page 8-29 for details).

The decrease in operating requirements of $2.1 million results from the reduction in person-years and a redistribution of resources to other sub-activities.

1985-86 Financial Performance: The increase in O&M spending was due to internal funding for the Statistics Canada Marine Statistics program, the Marine Advisory Board (MAB), cost recovery program and levels of service. A change in cash flow for the Parry Sound Base reconstruction resulted in higher capital spending.

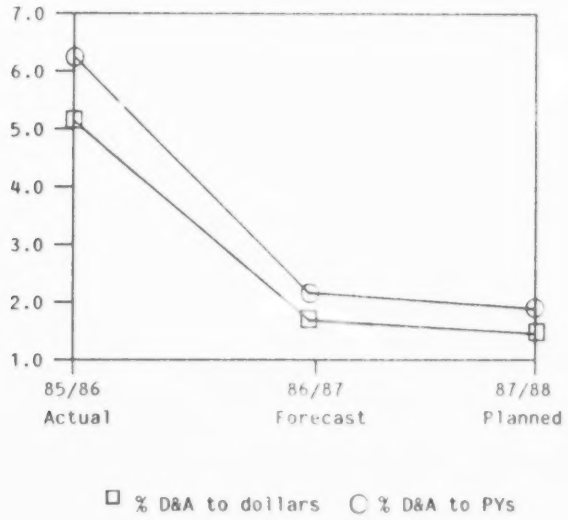
Figure 3-37: 1985-86 Financial Performance ($000 and Person-Years)

	1985-86					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating expenditures	12,037	124	9,468	124	**2,569**	-
Capital expenditures	15,152	-	13,038	-	**2,114**	-
Total expenditures	27,189	124	22,506	124	**4,683**	-

Performance Information and Resource Justification

This sub-activity accounts for the following percentage of the total operating expenditures and transfer payments of the Activity:

Figure 3-38: Direction and Administration as a Percentage of Resources



B.7 Pilotage Services

Introduction

This subsection provides background information about the operations, financial requirements and sources of funds for the four pilotage authorities: Atlantic Pilotage Authority, Great Lakes Pilotage Authority Limited, Laurentian Pilotage Authority, and Pacific Pilotage Authority. All are Schedule C-1 Crown Corporations and are owned directly by the government, except for the Great Lakes Pilotage Authority which is a wholly owned subsidiary of The St. Lawrence Seaway Authority.

Objectives

The objectives of each of these Pilotage Authorities are:

- to establish, operate, maintain and administer, in the interest of safety, an efficient pilotage service within their respective regions; and
- to prescribe tariffs of pilotage charges that are fair and reasonable, and that provide revenue sufficient to permit each authority to be financially self-sustaining.

Description

The Authorities guide ships through confined waters in designated areas. The Great Lakes Pilotage Authority guides ships through a system of locks.

The Authorities, with the approval of the Governor-in-Council, establish areas where use of pilotage services is compulsory for specified ships or classes of ships; specify the qualifications and conditions for the issue of pilotage licences and certificates; set limits to the number of licences for any district; outline conditions for waiving compulsory pilotage; and set tariffs for pilotage and other services. The Great Lakes Pilotage Authority works within a "Memorandum of Arrangements" that sets out the sharing of revenues between Canada and the United States in the international sections within which the Authority has responsibility.

Resource Summaries

Since their establishment in 1972, the Pilotage Authorities gradually have developed tariff and financial structures generally calculated to enable them to operate with little or no financial assistance from the government. The continued decline of vessel traffic combined with the delay in implementing necessary tariff increases in some regions has resulted in a need for financial support because it was not possible to offset revenue reductions fully through cost-cutting measures.

Figure 3-39: Expenditures ($000)

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
Financial support to Pilotage Authorities for operating losses			
• Atlantic	-	1,000	611
• Laurentian	-	2,100	1,956
• Great Lakes	-	200	3,361
Budgetary Payments	-	3,300	5,928

1985-86 Financial Performance: The increased funding requirements for the three pilotage authorities (Atlantic, Laurentian and Great Lakes), in 1985-86, was due to a delay in implementing tariff increases because of objections filed with the CTC which resulted in the authorities being unable to obtain a financial break-even situation despite attempts to reduce expenditures.

Figure 3-40: 1985-86 Financial Performance ($000)

	1985-86		
	Actual	Main Estimates	Change
Financial support to Pilotage Authorities for operating losses			
• Atlantic	611	-	611
• Laurentian	1,956	-	1,956
• Great Lakes	3,361	-	3,361
	5,928	-	5,928

Other Background Information

Information on corporate operations can be found in the Corporate Plan for each of the four Pilotage Authorities.

No financial support is provided in 1987-88 Estimates and the Authorities are to seek ways of returning to financial self-sufficiency.

C. Aviation

1. Objectives

To ensure a safe National Civil Air Transportation System, to attend to the development and operation of the National Civil Air Navigation System for the efficient and safe movement of aircraft and to contribute to the safety and efficiency of Canadian aircraft operating in international and foreign airspace.

2. Description

The Aviation Activity is responsible for the development and operation of essential air navigation facilities and services including provision of policies, plans and procedures, flight calibration/inspection services and aeronautical information; provision of reliable air navigation facilities, electronic systems and equipment; maintaining the safe, orderly and expeditious flow of air traffic through control and guidance of aircraft movement in airspace and on airport manoeuvring areas; regulation and control of civil aviation activities including detection of unsafe conditions; promotion of safety; and provision of aircraft services to Transport Canada and other federal departments and agencies.

3. Resource Summaries

The Aviation Activity accounts for approximately 22% of the Department's total 1987-88 expenditures and 33% of the total person-years.

Figure 4-1: Net Activity Resource Requirements ($000)

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Change	For Details See page
Air Navigation System	407,253	427,960	(20,707)	4-5
Aviation Regulation	54,070	52,000	2,070	4-9
Aviation Safety Analysis and Promotion	3,601	1,900	1,701	4-12
Aircraft Services	26,688	58,200	(31,512)	4-14
Direction and Administration	12,444	12,340	104	4-17
	504,056	552,400	(48,344)	
Person-Years	6,979	7,144	(165)	

Explanation of Change: The financial requirements for 1987-88 are $48.3 million or 9% lower than the 1986-87 forecast. The decrease is a result of the following factors:

	$ Millions
• **Capital:** Reduction results from delays and deferments in the delivery of the capital projects.	(3.0)
• **Revenues, Recoveries and Air Transportation Tax:** Increment is mostly the result of increased rates in Air Transportation tax.	(45.3)

Explanation of 1986-87 Forecast: The 1986-87 Forecast is $109 million or 16% lower than the 1986-87 Main Estimates of $661 million. The difference is explained by the following major item:

	$ Millions
Capital: reduction in the 1986-87 forecast is the result of delays and deferments in the program delivery of projects coupled with directed spending reductions in 1986-87 to meet deficit reduction target.	(109.0)

Figure 4-2: Estimated 1987-88 Activity Expenditures and Receipts ($000)

	Expenditures					
	Operating	Capital	Grants & Contributions	Total	Revenue Recoveries and Air Transportation Tax	Net Resource Requirement
Air Navigation System	365,230	217,485	-	582,715	175,462	407,253
Aviation Regulation	53,859	823	100	54,782	712	54,070
Aviation Safety Analysis and Promotion	3,551	50	-	3,601	-	3,601
Aircraft Services	40,098	1,561	-	41,659	14,971	26,688
Direction and Administration	11,657	910	650	13,217	773	12,444
	474,395	220,829	750	695,974	191,918	504,056

Post Financial Performance

Figure 4-3: 1985-86 Financial Performance ($000)

	1985-86		
	Actual	Main Estimates	Change
Air Navigation System	371,329	400,981	(29,652)
Aviation Regulation	46,831	49,336	(2,505)
Aviation Safety Analysis and Promotion	2,238	2,238	-
Aircraft Services	97,751	126,986	(29,235)
Direction and Administration	23,591	18,189	5,402
	541,740	597,730	(55,990)
Person-Years	7,285	7,345	(60)

Explanation of Change: Actual financial requirements were $56 million or 9% lower than projected in 1985-86 Main Estimates. The major causes for this decrease are as follows:

	$ Millions
• **Operating:** decrease reflected mostly in reduction of salaries (60 P-Y's), utilities, material, supplies, purchase repairs, maintenance, transportation and professional and special services as a result of the freeze on discretionary spending.	(11.0)
• **Capital:** decrease due to favourable tenders, expenditure freeze and project slippages.	(40.3)
• **Grants and Contributions:** decrease is a result of declining payments to the International Civil Aviation Organization for the Denmark-Iceland agreement.	(0.8)
• **Revenues, Recoveries and Air Transportation Tax:** increment is mostly attributed to increase in Air Transportation Tax.	(3.9)

4. Activity Details

Details of the Activity's resource requirements have been broken down to correspond to the level at which results are identified and measured for resource allocation and operational management purposes. For Aviation, please refer to the following sub-activities:

		Page
C.1	Air Navigation System	4-5
C.2	Aviation Regulation	4-9
C.3	Aviation Safety Analysis and Promotion	4-12
C.4	Aircraft Services	4-14
C.5	Direction and Administration	4-17

C.1 Air Navigation System

Objective

To ensure the availability and reliability of a safe and efficient national civil air navigation system.

Description

This sub-activity provides three main services: air traffic control, flight information services and navigational aids. A network of 7 area control centres, 8 terminal control units and 61 airport control towers exist to provide enroute, arrival and departure air traffic control. Some 111 flight service stations provide flight information services. In addition, several hundred navigation aids exist to assist pilots in determining their location and direction while enroute between airports and to help them land and take off safely. For operating purposes, this sub-activity performs three main functions.

Air Traffic Services: To prevent collisions and to maintain the safe, orderly and expeditious flow of air traffic.

Technical Services: To ensure the availability and reliability of radar surveillance and communication systems for air traffic control and flight safety services and radio navigation aids for aircraft navigation.

Aviation Services: To provide plans, requirements, policies, standards, procedures, flight calibration and inspection and aeronautical services information for a safe and efficient air navigation system.

Resource Summaries

The sub-activity accounts for 77% of the Activity's total operating expenditures, 98% of the capital expenditures and 80% of the total person-years.

Figure 4-4: Net Expenditures ($000 and Person-Years)

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
Operating Expenditures	365,230	368,200	347,632
Capital Expenditures	217,485	189,700	137,638
Contributions	-	160	408
Total Expenditures	582,715	558,060	485,678
Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	175,462	130,100	114,349
	407,253	427,960	371,329
Person-Years	5,569	5,742	5,831

1985-86 Financial Performance: The lapse of $17.7 million in capital expenditures reflects project slippages, favourable tenders and expenditure freeze. The under-utilization in person-years results from staffing freeze.

Figure 4-5: 1985-86 Financial Performance ($000 and Person-Years)

	1985-86					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating Expenditures	347,632	5,831	353,103	5,890	(5,471)	(59)
Capital Expenditures	137,638		155,299		(17,661)	
Contributions	408		1,303		(895)	
Total Expenditures	485,678	5,831	509,705	5,890	(24,027)	(59)
Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	114,349		108,724		(5,625)	
Net	371,329	5,831	400,981	5,890	(29,652)	(59)

Performance Information and Resource Justification

Operating Expenditures: The Air Traffic Services are expected to require 56% of operating expenditures and 62% of the human resources planned for this function. Technical Services account for 33% of operating expenditures and 33% of the personnel allocation. Aviation Services account for the remaining 11% of operating expenditures and 5% of personnel requirements.

Figure 4-6: Air Navigation Systems - Operating Expenditures ($000 and Person-Years)

	Estimates 1987-88		Forecast 1986-87		Actual 1985-86	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Air Traffic Services						
Air Traffic Control	169,988	2574	171,372	2,652	165,343	2,753
Flight Service Stations	35,785	857	36,080	884	34,821	892
	205,773	3431	207,452	3,536	200,164	3,645
Technical Services	119,135	1813	120,103	1,869	116,927	1,865
Aviation Services	40,322	325	40,645	337	30,541	321
	365,230	5569	368,200	5,742	347,632	5,831

Figure 4-7 summarizes some of the key variables that affect this sub-activity's operating resource requirements.

Figure 4-7: Key Variables Affecting Operating Resources

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
Air Traffic Control Services			
No. of Air Traffic Control Sites	76	76	76
Direct Hours of Service to Users	1,854,879	1,857,523	1,832,795
Flight Information and Advisory Services			
No. of Flight Station Service Stations	111	111	111
Direct Hours of Service to Users	1,244,344	1,260,800	1,217,545
Technical Services			
No. of Systems Requiring Maintenance			
Radar Surveillance Systems	107	104	103
Navigation Aids	1,069	1,043	1,029
Communication Systems	365	361	354
Aviation Services			
Public IFR Airports*	214	202	196
Published Instrument Approaches	648	627	599
Published Air Route and Airway Miles	187,321	183,946	n.a.

n.a. Data unavailable for 1985-86.

* Public IFR Airports are those certified and equipped for aircraft landings and take-offs under Instrument Flight Rules.

Capital Expenditure Analysis: Figure 4-8 provides a summary analysis of the Capital Program planned for 1987-88. The major crown project is the Radar Automation Modernization Program (RAMP) and to continue the implementation of this project contract for the Secondary Surveillance Radar Test Target Pseudo-RSE (PARROT) was awarded in 1986-87. The contract for the Hazardous Airspace Warning/Conflict Alert System (HAW/CA) and System Engineering is near completion. Additional contracts for the Radar Data Analysis package, Common Time Source and Cabin/Pinetree Maintenance are being prepared for 1987-88. Funding for 1987-88 is budgeted at $138.4 million. For details by project see Section III, Figure 8-5, pages 8-12 to 8-16.

Figure 4-8: Summary of 1987-88 Estimates Capital Projects - Air Navigation Systems ($000)

	Total Estimated Cost	Forecast Spending to March 31, 1987	Estimates 1987-88	Balance to Complete
Restoration due to physical or functional obsolescence				
Air traffic services facilities and equipment	862,761	277,304	149,688	435,769
Surveillance and display systems	11,979	9,232	2,041	706
Communication systems	55,792	9,297	13,619	32,876
Air navigation and landing systems	102,394	34,454	21,801	46,139
Aircraft and avionics	887	248	639	-
Miscellaneous projects under $250,000	16,349	-	16,349	-
	1,050,162	330,535	204,137	515,490
Expansion of capacity to meet increased demand				
Air traffic services facilities and equipment	35,905	31,415	3,698	792
Surveillance and display systems	19,575	16,475	3,061	39
Air navigation and landing systems	24,125	6,926	6,589	10,610
	79,605	54,816	13,348	11,441
	1,129,767	385,351	217,485	526,931

Revenue Analysis: For details of the type and amount of revenue earned by this sub-activity, refer to Section III, Figure 8-23, Summary of Aviation Revenues/Recoveries, page 8-45.

C.2 Aviation Regulation

Objective

To regulate and control civil aviation activities to ensure a safe national civil air transportation system.

Description

This sub-activity performs the following regulatory functions:

- Development and promulgation of legislation, regulations and standards.
- Certification and monitoring of the competence of aviation personnel, aircraft airworthiness, safety of airport facilities and operations and the operations of commercial air services and all other commercial aviation organizations.
- Enforcement of the Aeronautics Act, Air Regulations, and Air Navigation Orders through investigations and prosecutions.

Resource Summaries

The operating expenditures for this sub-activity are 11% of total operating expenditures for the Activity and 12% of the total person-years.

Figure 4-9: Net Expenditures ($000 and Person-Years)

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
Operating Expenditures	53,859	51,300	46,121
Capital Expenditures	823	1,400	1,274
Contributions	100	100	91
Total Expenditures	54,782	52,800	47,486
Revenue and Recoveries	712	800	655
	54,070	52,000	46,831
Person-Years	824	828	800

1985-86 Financial Performance: The lapse of $2.9 million in operating expenditures is the result of restraint in discretionary spending. The over-utilization of 25 person-years reflect the department's emphasis on aviation safety enhancement.

Figure 4-10: 1985-86 Financial Performance ($000 and Person-Years)

	1985-86					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating Expenditures	46,121	800	49,071	775	(2,950)	25
Capital Expenditures	1,274		1,007		267	
Contributions	91		80		11	
Total Expenditures	47,486	800	50,158	775	(2,672)	25
Revenue and Recoveries	655		822		167	
Net	46,831	800	49,336	775	(2,505)	25

Performance Information and Resource Justification

Aviation Regulation: Figure 4-11 provides a breakdown of operating resource requirements.

Figure 4-11: Aviation Regulation - Operating Expenditures ($000 and Person-Years)

	Estimates 1987-88		Forecast 1986-87		Actual 1985-86	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Licencing, Certification & Airworthiness	45,954	727	43,767	730	39,346	696
Legislation, Standards and Enforcement Actions	5,119	52	4,877	53	4,386	62
Management & Administration	2,786	45	2,656	45	2,389	42
	53,859	824	51,300	828	46,121	800

Major workload variables affecting the operating expenditures are the degree of regulatory coverage required for each of the national air transportation system's components and the growth of these components. Figure 4-12 summarizes the sizes of these components.

Figure 4-12: Summary of Key Workload Variables

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
No. of Personnel Licences and Permits in Force	86,900	85,100	83,322
No. of Air Carriers (Domestic and Foreign)	2,450	2,201	2,001
No. of Registered Aircraft	27,205	26,756	26,687
No. of Regulatory Authorizations Processed			
. Licensing Transactions	117,035	110,556	107,024
. Aeronautical Product Approvals	1,270	1,164	1,140
. Organization Approvals	6,618	6,413	n.a.
No. of Inspections conducted			
. Personnel	13,951	13,407	12,833
. Aircraft	4,155	4,405	n.a.
. Organizations	5,540	4,913	4,684
No. of Enforcement Actions			
. Investigations	1,900	1,715	1,675
. Judicial and Administrative Actions	810	760	724

n.a. Data unavailable for 1985-86.

In 1983, revisions to the Aviation Regulations made the registration of ultra-light aeroplanes and the licensing of ultra-light aeroplane pilots mandatory. As of November 30, 1986, the Administration has registered 2,686 ultra-light aeroplanes and as of October 1, 1986 there were 2,028 ultra-light aeroplane pilot licences in force. Because the costs of acquisition and operation of these ultra- lights are low when compared to the costs for conventional aircraft, the Administration anticipates that this workload variable will increase in 1987-88 and subsequent years. A new requirement not yet reflected in the above workload variables is the implementation of a program, in accordance with an agreement with Labour Canada, of ensuring compliance with the Canadian Occupational Safety and Health Regulations as they apply to flight crew. These regulations pertain to the safety of the workplace, maximum permissible hours of work and other factors which are associated both with the safety of the flight crews and aviation safety generally.

Revenue: Licensing and examination fees ($0.7 million) are the main sources of revenue for this function. For further details of revenue, refer to Section III, Figure 8-23, Summary of Aviation Activity Revenues/Recoveries, page 8-45.

C.3 Aviation Safety Analysis and Promotion

Objective

To encourage aviation personnel and aircraft operators to use safe practices and procedures in all aviation activities.

Description

This sub-activity performs the following functions:

- Identification and Definition of Aviation Safety Deficiencies through research and analysis;
- Dissemination of relevant Safety Information to aviation personnel and aircraft operators (Safety-of-Flight Literature, Audio-Visual Material, Educational Programs, Safety Surveys and Site Visits).

Resource Summaries

Figure 4-13: Net Expenditures ($000 and Person-Years)

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
Operating Expenditures	3,551	1,900	2,238
Capital Expenditures	50	-	-
	3,601	1,900	2,238
Person-Years	42	27	32

1985-86 Financial Performance: Previously an integral part of Aviation Regulation, the Aviation Safety Analysis Promotion sub-activity was established in mid-1986, as a result of management re-organization. Because previous Estimates were not prepared on this basis, Figure 4-14 is an approximate display of resources estimated utilized in 1985-86.

Figure 4-14: 1985-86 Financial Performance ($000 and Person-Years)

	1985-86					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating Expenditures	2,238	32	2,238	32	-	-
Net	2,238	32	2,238	32	-	-

Aviation Safety Analysis and Promotion: Figure 4-15 provides a breakdown of the key workload determinants for this sub-activity. These are the provision of save practices and procedures to aviation personnel and aircraft operators.

Figure 4-15: Summary of Key Workload Variables

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
No. of Personnel Licences and Permits in Force	86,900	85,100	83,322
No. of Aviation Operators and Organizations (Domestic)	2,210	2,150	2,090
No. of Safety Presentations and Briefings	400	350	305
. Audience Reached	25,000	20,000	13,000
% Safety Briefings Conducted vs. Requested	50%	50%	51%
No. of Safety Recommendations, Advisories and Deficiencies Received	290	170	127
. CASB Recommendations	500	500	70

C.4 Aircraft Services

Objective

To provide aircraft services to assist the program operations of Transport Canada and other federal government departments and agencies.

Description

This sub-activity provides the following functions:

- Provision of aircraft used to support the program operations of Transport Canada and other federal government departments and agencies;
- Provision of professional flight training and for Transport Canada and Canadian Aviation Safety Board pilots;
- Provision of operational training for Transport Canada aircraft maintenance personnel.

Resource Summaries

The operating expenditures for this sub-activity are 8% of the total operating expenditures and person-years account for 7% of the Activity's requirements.

Figure 4-16: Net Expenditures ($000 and Person-Years)

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
Operating Expenditures	40,098	40,500	41,764
Capital Expenditures	1,561	32,800	68,101
Total Expenditures	41,659	73,300	109,865
Revenues and Recoveries	14,971	15,100	12,114
	26,688	58,200	97,751
Person-Years	460	446	500

1985-86 Financial Performance: The lapse of $5.2 million occurred in operating expenditures because of restraint measures in discretionary spending. The lapse of $25.7 million in capital expenditures is the result of project slippages and lower than expected inflation. The under-utilization of 11 person-years results from staffing freeze.

Figure 4-17: 1985-86 Financial Performance ($000)

	1985-86					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating Expenditures	41,764	500	46,932	511	(5,168)	(11)
Capital Expenditures	68,101		93,775		(25,674)	
Total Expenditures	109,865	500	140,707	511	(30,842)	(11)
Revenue and Recoveries	12,114		13,721		1,607	
Net	97,751	500	126,986	511	(29,235)	(11)

Performance Information and Resource Justification

Figure 4-18 provides a breakdown of operating resource requirements.

Figure 4-18: Aircraft Services - Operating Expenditures ($000 and Person-Years)

	Estimates 1987-88		Forecast 1986-87		Actual 1985-86	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Aircraft Operations	13,219	67	13,346	65	14,004	98
Maintenance	21,503	312	21,722	300	22,348	321
Training	2,258	29	2,282	29	2,284	29
Management & Administration	3,118	52	3,150	52	3,128	52
	40,098	460	40,500	446	41,764	500

Key workload determinants for the Aircraft Services component include the hours of flying demanded by the various users of the aircraft and the number of aircrafts operated. Figure 4-19 summarizes these key variables.

Figure 4-19: Summary of Key Workload Variables

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
Aircraft Fleet Size	100	101	91
Aircraft Serviceability Rate[1]	80.5%	80.5%	79.9%
Aircraft Flying Hours Provided			
. Air Navigation	8,320	8,320	5,583
. Aviation Regulation	12,390	12,390	15,437
. Canadian Coast Guard Service	18,000	18,000	18,169
. Canadian Aviation Safety Board	2,555	2,555	1,550
. Executive Transportation[2]	-	-	1,549
Utilization (Hours) Per Year Per Aircraft			
. Fixed-Wing Aircraft	495	495	482
. Rotary-Wing Aircraft	514	514	505

1. Percentage of time of normal operating hours that the aircraft are serviceable.
2. Executive Transportation responsibilities transferred to Department of National Defence during 1985-86.

Capital Expenditures: The capital program initiated in 1983-84 included the purchase of seventeen Canadair CL-215 water bombers and one deHavilland Dash 7R aircraft (total estimated cost $181 million). The CL-215 aircraft augments the federal/provincial National Air Tanker Fleet used to fight forest fires. Forecast expenditures to March 31, 1987 total $127 million with spending of $0.7 million budgeted during 1987-88 to complete the CL-215 project. Eight Canadair CL-215 aircraft have already been delivered and the remaining nine aircraft are expected to be delivered by April 1987 which will then complete the Federal Government's commitment to the National Air Tanker Fleet. For details of the Canadair CL-215 water bombers project, see Section III, Figure 8-5, page 8-16.

The Dash 7R carries out ice reconnaissance flights to assist marine navigation. Forecast expenditures to March 31, 1987 total $40 million for the Dash 7R project. The deHavilland Dash 7 aircraft has been delivered. Residual funding of $4 million in 1987-88 and the responsibility to operate the ice reconnaissance aircraft have been transferred to the Department of Environment. This completes the Aircraft Services' commitment to this project.

The capital program also included replacement aircraft for Air Navigation Services flight inspection at a total estimated cost of $58 million. This project was completed in 1986-87.

C.5 Direction and Administration

Objective

To ensure a safe National Civil Air Transportation System, to attend to the development and operation of the National Civil Air Navigation System for the efficient and safe movement of aircraft and to contribute to the safety and efficiency of Canadian aircraft operating in international and foreign airspace.

Description

This sub-activity carries out the management of the activity including specification of policies and priorities, the development of operational and capital expenditure plans and the control of resources. It consists of the offices of the Assistant Deputy Minister, Aviation and the units that provide activity-wide support in the following functional areas: planning, resource management, and executive services.

Resource Summaries

This sub-activity accounts for 2% of the Activity's operating expenditures and 1% of the person-years.

Figure 4-20: Net Expenditures ($000 and Person-Years)

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
Operating Expenditures	11,657	12,300	20,801
Capital Expenditures	910	600	9,572
Grants and Contributions	650	240	90
Total Expenditures	13,217	13,140	30,463
Revenue and Recoveries	773	800	6,872
	12,444	12,340	23,591
Person-Years	84	101	122

1985-86 Financial Performance: Increased operating expenditures of $2.6 million resulted mainly from professional consulting services fees for the preparation of the Crown defence in the litigation of trans-oceanic fees and also settlements of claims arising from air accidents. The $2.7 million capital expenditure variance was due to the completion of the Quebec Regional Administrative Office and resulted from accumulated under-expenditures caused by contracting delays for this project in previous years. A 15 person-years under-utilization resulted from the staffing freeze imposed in mid 1985-86.

Figure 4-21: 1985-86 Financial Performance ($000)

	1985-86					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating Expenditures	20,801	122	18,142	137	2,659	(15)
Capital Expenditures	9,572		6,828		2,744	
Grants and Contributions	90		34		56	
Total Expenditures	30,463	122	25,004	137	5,459	(15)
Revenue and Recoveries	6,872		6,815		(57)	
Net	23,591	122	18,189	137	5,402	(15)

Resource Justification

Capital Expenditures: The $1.7 million budgeted for 1986-87 includes minor expenditures for office furnishing and equipment. Only $0.6 million is forecast to be spent. The reduction is a result of the reorganization of Direction and Administration.

Revenue: A recovery for management services provided to the Major Federal Airports in the amount of $6.1 million constitutes most of the revenues for this sub-activity for 1985-86. Management services ceased to be provided to the Major Federal Airports as a result of the reorganization in 1986-87 which established the Airports Authority Group. For details see Section III, Figure 8-23, Aviation Revenues and Recoveries, page 8-45.

D. Airports Authority

1. Objective

To ensure the availability and reliability of a safe secure and efficient national civil airports system.

2. Description

The Airports Authority Group is responsible for the development, maintenance and operation of essential civil airport facilities and services in Canada, applying a commercially-oriented management approach to lead to system self-sufficiency. Airport operations involve provision of services to passengers and aircraft such as passenger and baggage security screening, policing, airport crash, firefighting and rescue, and the maintenance and upkeep of airport facilities including terminals, parking garages, runways, roads, mechanical and electrical equipment. Airports operated by Transport Canada include 9 major airports and 97 national, regional and local airports.

3. Resource Summaries

The Airports Authority Group accounts for approximately 22% of the Department's total 1987-88 expenditures, before revenues, recoveries and Air Transportation Tax are credited to the Program, and 22% of the total person-years. A large element of this Activity is operated as a revolving fund. Net resource requirements, by sub-activity, are summarized at Figure 5-1.

Figure 5-1: Net Activity Resource Requirements ($000)

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Change	For Details See page
Major Federal Airports	(57,233)	(14,400)	(42,833)	5-5
Federal Dependent Airports	(21,943)	19,100	(41,043)	5-10
Development Airports	21,943	24,300	(2,357)	5-15
	(57,233)	29,000	(86,233)	
Person-years	4,669	4,665	4	

Explanation of Change: The financial requirements for 1987-88 are $86.2 million lower than the 1986-87 forecast. The decrease is a result of the following factors.

	$ Millions
• **Operating:** reduction due to management services no longer provided to this activity by Direction and Administration as a result of the reorganization which established the Airports Authority Group.	(4.1)
• **Capital:** decrease in capital expenditure as a result of deficit reduction targets.	(9.5)
• **Contribution:** decrease results from delays and deferrals in program deliveries.	(5.0)
• **Revenues, Recoveries and Air Transportation Tax:** increase due to rate revision in fees and Air Transportation Tax.	(67.6)

Explanation of 1986-87 Forecast: The 1986-87 Forecast is $1.4 million or 4.6% lower than the 1986-87 Main Estimates of $30.4 million. The difference is explained by an increase in operating expenditure of $4.6 million, increase in contributions of $4.2 million, a decrease in revenue of $6.8 million, and a reduction in capital expenditure of $17.0 million.

Figure 5-2 is a display of resources estimated to be utilized and received in 1987-88 by Airports Authority sub-activities.

Figure 5-2: Estimated 1987-88 Activity Expenditures and Receipts ($000)

	Expenditures					
	Operating	Capital	Contributions	Total	Revenue Recoveries and Air Transportation Tax	Net Resource Requirement
Major Federal Airports	286,977	76,577	-	363,554	420,787	(57,233)
Federal Dependent Airports	188,138	127,423	20,745	336,306	358,249	(21,943)
Development Airports	-	2,600	19,343	21,943	-	21,943
	475,115	206,600	40,088	721,803	779,036	(57,233)

Past Financial Performance

Figure 5-3: 1985-86 Financial Performance ($000)

	1985-86		
	Actual	Main Estimates	Change
Major Federal Airports	(100,095)	(87,192)	(12,903)
Federal Dependent Airports	179,363	211,957	(32,594)
Development Airports	21,252	21,252*	-
	100,520	146,017	(45,497)
Person-Years	4,875	4,911	(36)

* Until mid-1986 Development Airports was a part of Federal Dependent Airports sub-activity. As previous Estimates were not prepared to reflect this split, the amount shown here for Development Airports has been made to equal actual resources utilized in 1985-86.

Explanation of Change: Actual financial requirements were $45.5 million or 31% lower than projected in 1985-86 Main Estimates. The major causes for this decrease are as follows:

	$ Millions
• **Operating:** decrease results mainly from reduction in salaries (36 P-Y's), utilities, materials, supplies, transportation and professional and special services due to freeze on discretionary spending.	(9.9)
• **Capital:** decrease due to favourable tenders, lower than expected inflation rates, expenditure freeze and project slippages.	(7.5)
• **Contributions:** decrease is the result of delays in project approval and project implementation.	(9.6)
• **Revenues, Recoveries and Air Transportation Tax:** increment is mostly attributed to increase in Air Transportation Tax, landing fees and general terminal fees.	(18.5)

4. Activity Details

Details of the Activity's resource requirements have been broken down to correspond to the level at which results are identified and measured for resource allocation and operational management purposes. For Airports Authority Group, please refer to the following sub-activities:

		Page
D.1	Major Federal Airports	5-5
D.2	Federal Dependent Airports	5-10
D.3	Development Airports	5-15

D.1 Major Federal Airports

Objective

To ensure the provision of an accessible network of financially self-sufficient civil airports.

Description

Self-Supporting: The Major Federal Airports sub-activity operates as a self-supporting entity under the Airports Revolving Fund, which is a non-lapsing authorization to make payments out of the Consolidated Revenue Fund for working capital, capital acquisitions and temporary financing of accumulated deficits with respect to such airports as the Treasury Board shall approve. Costs of operating the participating airports are being recovered through fees and charges for goods and services provided to the airport users, through concession revenues and through a contribution from the Air Transportation Tax.

Airports Included: This sub-activity includes the 9 major airports in Canada. These airports are located at: Halifax, Montreal-Mirabel, Montreal-Dorval, Toronto, Ottawa, Winnipeg, Calgary, Edmonton and Vancouver.

Operations: Airport operations involve two main tasks: the provision of airport services to passengers and aircraft; and the maintenance and upkeep of airport facilities. Among the more important airport services are security and policing, as well as airport crash, firefighting and rescue.

The airport facilities requiring maintenance and upkeep include a wide range of building structures (e.g., airport terminals, parking garages, maintenance and other ancillary buildings); surface structures (e.g. runways, taxiways, aprons, roads, and parking lots); mechanical and electrical systems and various types of fixed and mobile equipment. Included in the maintenance and upkeep of these facilities are such costs as utilities, cleaning of buildings, snow removal and repairs.

Resource Summaries

This sub-activity accounts for 60% of the operating expenditures, 37% of the capital expenditures, 77% of revenues and recoveries, 25% of allocated proceeds from the Air Transportation Act, and 41% of the person-years, of the Airports Authority Group.

Figure 5-4: Net Expenditures ($000 and Person-Years)

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
Operating Expenditures	286,977	287,500	273,597
Capital Expenditures	76,577	89,800	102,642
Total Expenditures	363,554	377,300	376,239
Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	420,787	391,700	476,334
Net Resource Required (Provided)	(57,233)	(14,400)	(100,095)
Person-Years	1,900	1,833	1,872

For summaries of the projected use of the revolving fund authority and individual airport profit or loss, see Section III - Supplementary Information, Figures 8-13, 8-14, 8-15, pages 8-36 and 8-37, and Figures 8-19, 8-20 and 8-21, pages 8-41 and 8-42.

1985-86 Financial Performance: The financial performance of the Major Federal Airports in 1985-86 was better than forecast at the time of Main Estimates. First of all, revenues, recoveries and the air transportation tax generated $16.5 million more than forecast, largely due to rate increases. While actual capital expenditures exceeded Main Estimates levels by $9.5 million, operations and maintenance expenditures, excluding depreciation, interest on capital, and services provided and received without charge, were $5.9 million lower as a result of restrictions on discretionary spending. Consequently, the net cash surplus of the revolving fund was $12.9 million higher than the Main Estimates figure. Person-years were 76 lower than Main Estimates due to staffing freeze. (Refer to Figure 5-5).

Figure 5-5: 1985-86 Financial Performance ($000 and Person-Years)

	1985-86					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating Expenditures	273,597		279,509		(5,912)	
Capital Expenditures	102,642		93,086		9,556	
Total Expenditures	376,239	1,872	372,595	1,948	3,644	(76)
Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	476,334		459,787		16,547	
	(100,095)	1,872	(87,192)	1,948	(12,903)	(76)

Performance Information and Resource Justification

Expenses: Figure 5-6 provides a breakdown of the estimated expenditures that will be incurred to operate the Major Federal Airports during 1987-88. Expenditures contain a charge for the air traffic control services provided in the immediate vicinity of each airport by the Aviation Activity. The Management and Specialized Support Services Charge for management, marketing, administrative, architectural, engineering and other technical support services provided to this component represents recoveries made by the Federal Dependent Airports. (For details of this charge and the Air Traffic Control charge, refer to page 8-44).

Figure 5-6: Major Federal Airports - Summary of Expenditures ($000)

	Estimates 1987-88		Forecast 1986-87		Actual 1985-86	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Site Operations						
Airport Services	55,703	462	58,304	445	47,324	433
Maintenance and Upkeep of Facilities	80,788	1,024	84,560	988	82,329	1,037
Management, Administration and Other Specialized Staff Support	22,767	414	23,830	400	21,251	402
	159,258	1,900	166,694	1,833	150,904	1,872
Other Costs and Charges						
Air Traffic Control Charges	68,185		61,201		52,676	
Management and Specialized Support Services	38,225		38,296		43,150	
Grants in Lieu of Taxes	21,309		21,309		25,954	
Interest	-		-		913	
	127,719	-	120,806	-	122,693	-
	286,977	1,900	287,500	1,833	273,597	1,872

Two of the largest factors affecting the cost of airport site operations are the hours an airport is open to provide services to the travelling public and air carriers; and the scale of the airport facilities maintained for the arrival and departure of aircraft and passengers. Figure 5-7 sets out these key workload determinants.

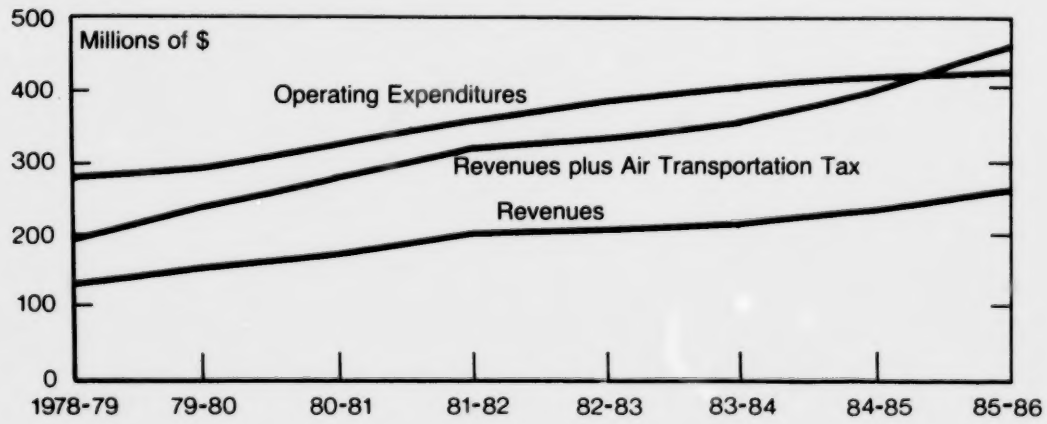
Figure 5-7: Summary of Key Workload Determinants

	Estimates 1987-88		Forecast 1986-87		Actual 1985-86	
Total Published Hours of Operation	78,840		78,840		78,840	
Total Hours of Operation	70,080		63,860		67,802	
	No.	Area (000s)m^2	No.	Area (000s)m^2	No.	Area (000s)m^2
Air Terminal Buildings	11	592.7	11	589.0	11	589.0
Airside Surfaces		11,391.6		11,513.7		11,513.7

Revenue Analysis: Figure 5-8 shows the actual degree to which this component, consisting of the 9 largest airports, has been achieving its objective of full cost recovery for the eight year period ending March 31, 1986.

Costs are defined so as to approximate the costs which a commercial operator would normally incur. As a result, the expenses shown in Figure 5-6 are adjusted to provide for interest on the total amount of the government's investment and to deduct the estimated cost of services provided free of charge to state and military aircraft. For details of major sources of revenues/recoveries, see page 8-43.

Figure 5-8: Recovery of Costs by Major Federal Airports



Capital Expenditure Analysis: Figure 5-9 provides a summary analysis of the capital program planned for 1987-88. For details by project, see Section III, Figure 8-5, pages 8-17 to 8-19.

Figure 5-9: Summary of 1987-88 Estimates Capital Projects, Major Federal Airports ($000)

	Total Estimated Cost	Forecast Spending to March 31, 1987	Estimates 1987-88	Balance to Complete
Restoration due to physical or functional obsolescence				
Terminal buildings and facilities	92,580	64,369	19,383	8,828
Aircraft manoeuvring areas	43,265	10,243	22,368	10,654
Airport emergency services	5,560	3,662	1,898	-
Miscellaneous projects under $250,000	19,600	-	19,600	-
	161,005	78,274	63,249	19,482
Expansion of capacity to meet increased demand				
Terminal buildings and facilities	55,889	37,121	13,328	5,440
	216,894	115,395	76,577	24,922

D.2 Federal Dependent Airports

Objective

To ensure the provision of an accessible network of civil airports subject to demand being sufficient to recover a percentage of the network's annual operating costs.

Description

Airports Operated by Transport Canada: This sub-activity is responsible for the operation of 97 airports across the country including air carrier airports such as St. John's, Gander, Charlottetown, Sydney, Saint John, Fredericton, Moncton, Quebec, London, Windsor, Thunder Bay, Regina, Saskatoon, Victoria, Whitehorse and Yellowknife as well as smaller commercial airports such as Prince George, Lethbridge and Yarmouth, and general aviation airports like Pitt Meadows near Vancouver and Springbank outside Calgary. The nature of the operations at these air carrier airports is similar to those at Major Federal Airports. As many airports in this sub-activity serve the less densely populated and more isolated areas of the country, there is a substantially lower volume of aircraft and passenger movements from which revenue can be earned. The government assumes the unrecoverable costs expended to maintain an adequate system capacity and level of service across the entire country. (For a description of the nature of operations, refer to page 5-5).

Airports Operated by Others: This sub-activity also provides capital financial assistance to regional and local airports operated by other levels of government.

Resource Summaries

This sub-activity accounts for 40% of the Activity's total operating expenditures, 62% of the capital expenditures, 52% of the contributions, 23% of revenues and recoveries, 75% of allocated proceeds from the Air Transportation Tax, and 59% of person-years of the Airports Authority Group.

Figure 5-10: Net Expenditures ($000 and Person-Years)

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
Airports Operated by Transport Canada			
Operating Expenditures	188,138	191,800	183,525
Capital expenditures	127,423	121,800	121,405
	315,561	313,600	304,930
Airports Operated by Others - Contributions	20,745	25,300	20,238
Total Expenditures	336,306	338,900	325,168
Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	358,249	319,800	145,805
	(21,943)	19,100	179,363
Person-Years	2,769	2,832	3,003

1985-86 Financial Performance: The financial performance of this sub-activity exceeded forecasts at the time of Main Estimates. Firstly, there was an increase in revenue, recoveries and air transportation tax of $2 million largely due to rate increases. This, together with a reduction of $17 million in capital expenditures due primarily to favourable tenders, lower than expected inflation rates, expenditure freeze and project slippage, and a reduction of $4 million in operating expenditures due to a freeze in discretionary spending, resulted in a $23 million change. The lapse of a further $9.6 million in contributions was the result of delays in project approval and in implementation. The person-year over-utilization was the result of the delivery of the Capital program. This performance data is summarized in Figure 5-11.

Figure 5-11: 1985-86 Financial Performance ($000 and Person-Years)

	1985-86					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating Expenditures	183,525		187,444		(3,919)	
Capital Expenditures	121,405		138,476		(17,071)	
Contributions	20,238		29,854		(9,616)	
Total Expenditures	325,168	3,003	355,774	2,963	(30,606)	40
Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	145,805		143,817		(1,988)	
	179,363	3,003	211,957	2,963	(32,594)	40

Performance Information and Resource Justification

Airports Operated by Transport Canada: Figure 5-12 provides a summary of expenditures for site operations, the total expenditures on activity-wide support services that are planned and controlled from this sub-activity and the amount of the recovery from Major Federal Airports for these support services. Figure 5-13 provides a summary of major workload determinants affecting site operations.

Figure 5-12: Federal Dependent Airports Operated by Transport Canada - Gross Operating Expenditures ($000)

	Estimates 1987-88		Forecast 1986-87		Actual 1985-86	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Site Operations						
Airport Services	41,585	605	42,395	619	37,150	633
Maintenance and Upkeep	82,847	1,039	84,460	1,063	82,579	1,136
	124,432	1,644	126,855	1,682	119,729	1,769
Function-wide Support Services						
Architectural and Engineering	19,721	425	20,105	434	19,765	475
Management and Administration	36,144	579	36,847	592	36,845	630
Other	7,841	121	7,993	124	7,186	129
	63,706	1,125	64,945	1,150	63,796	1,234
Total Expenditures	188,138	2,769	191,800	2,832	183,525	3,003
Recovery from Major Federal Airports	38,764		38,300		37,597	

Figure 5-13: Summary of Key Workload Determinants

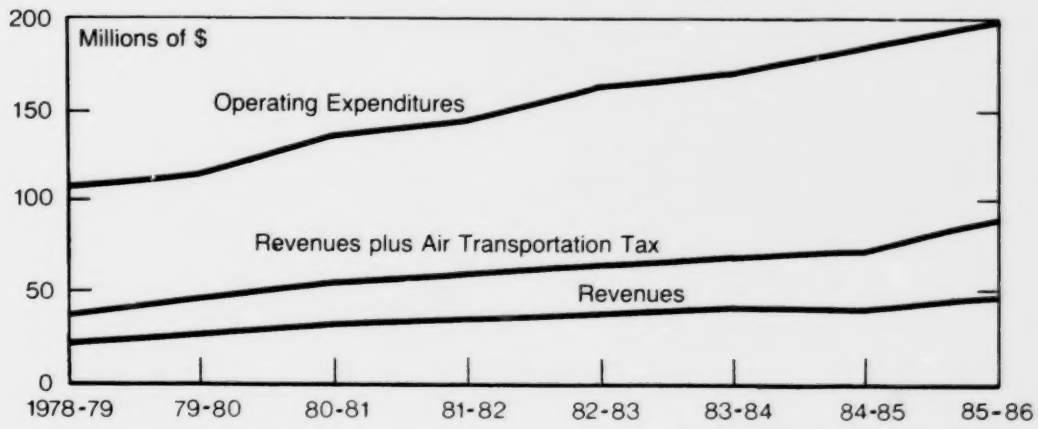
	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
Total Published Hours of Operation	273,020	293,854	293,854
Total Hours of Operation	267,560	271,771	285,445

	No.	Area (000s)m^2	No.	Area (000s)m^2	No.	Area (000s)m^2
Air terminal building	84	135.1	89	165.5	89	165.7
Airside surfaces		21,990.0		22,666.8		22,662.8

Figure 5-14 provides an estimate of the degree to which the Federal Dependent Airports operated by Transport Canada recover their costs of operation. Accordingly, the operating expenditures shown in Figure 5-12 are adjusted to reflect the overhead charge to the Revolving Fund.

A deduction is made for the estimated cost of services provided to state and military aircraft. (The approach is the same as that used for Major Federal Airports.) The costs of terminal control services are excluded.

Figure 5-14: Recovery of Costs - Federal Dependent Airports Operated by Transport Canada



Capital Expenditures Analysis: Figure 5-15 provides a summary analysis of the capital program planned for 1987-88. For details by project, see Section III, Figure 8-5, pages 8-19 to 8-24.

Figure 5-15: Summary of 1987-88 Estimates Capital Projects for Federal Dependent Airports Operated by Transport Canada ($000)

	Total Estimated Cost	Forecast spending to March 31, 1987	Estimates 1987-88	Balance to Complete
Restoration due to physical or functional obsolescence				
Terminal buildings & facilities	31,913	13,878	14,108	3,927
Aircraft manoeuvring areas	61,879	7,432	41,447	13,000
Maintenance buildings & equipment	15,409	5,482	5,934	3,993
Airport emergency services	27,236	6,076	19,160	2,000
Miscellaneous projects under $250,000	26,384	-	26,384	-
	162,821	32,868	107,033	22,920
Expansion of capacity to meet increased demand				
Terminal buildings & facilities	41,561	20,743	9,392	11,426
Aircraft manoeuvering areas	130,397	121,029	9,368	-
Maintenance buildings & equipment	3,517	2,011	1,506	-
Airport emergency services	718	63	124	531
	176,193	143,846	20,390	11,957
	339,014	176,714	127,423	34,877

Airports Operated by Others: This sub-activity also provides financial assistance to both regional and local airports operated by municipalities and others. Figure 5-16 summarizes planned operating and capital contributions.

Figure 5-16: Airports Operated by Others - Contributions ($000)

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
Operating Contributions	11,350	14,657	12,201
Capital Contributions	9,395	10,643	8,037
	20,745	25,300	20,238

D.3 Development Airports

Objective

To ensure the provision of a network of civil airports that respond to socio-economic initiatives of the Government of Canada (including relief of isolation).

Description

This sub-activity includes small airports on the Labrador Coast and Newfoundland, those included in the Nouveau Quebec (Inuit) program, and those serving the less densely populated and more isolated areas of the country in the Northwest and Yukon Territories. The government assumes the costs expended to maintain an adequate system capacity and level of service.

Resource Summaries

This sub-activity accounts for 1% of the capital expenditures and 48% of the contributions of the Airports Authority Group. These expenditures are summarized in Figure 5-17.

Figure 5-17: Net Expenditures ($000)

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
Operating Expenditures	-	-	960
Capital Expenditures	2,600	4,500	2,300
	2,600	4,500	3,260
Operating Contributions	5,555	7,300	6,693
Capital Contributions	13,788	12,500	11,299
	19,343	19,800	17,992
Net Resource Requirements	21,943	24,300	21,252

1985-86 Financial Performance: Previously a part of Federal Dependent Airports, Development Airports was established as a separate sub-activity in mid-1986. Because previous Estimates were not prepared on this basis, the amounts shown for Main Estimates in Figure 5-18 have been made to equal resources utilized in 1985-86.

Figure 5-18: 1985-86 Financial Performance ($000)

	1985-86		
	Actual	Main Estimates	Change
Operating Expenditures	960	960	-
Capital Expenditures	2,300	2,300	-
Contributions	17,992	17,992	-
	21,252	21,252	-

Figure 5-19 provides a summary of that part of the Development Airport sub-activity that is accounted for by capital contributions.

Figure 5-19: Summary of Capital Contributions

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
Labrador and Newfoundland airports	2,517	6,422	8,606
Nouveau Quebec Inuit airports	11,271	6,078	2,693
	13,788	12,500	11,299

Capital Expenditures Analysis: Figure 5-20 provides a summary analysis of the capital program planned for 1987-88. For details by project, see Section III, Figure 8-5, pages 8-24 and 8-25.

Figure 5-20: Summary of 1987-88 Estimates Capital Projects for Development Airports

	Total Estimated Cost	Forecast spending to March 31, 1987	Estimates 1987-88	Balance to Complete
Restoration due to physical or functional obsolescence				
Aircraft manoeuvring areas	6,253	227	2,043	3,983
Expansion of capacity to meet increased demand				
Terminal buildings and facilities	898	886	12	-
Aircraft manoeuvering areas	3,676	2,685	545	446
	4,574	3,571	557	446
	10,827	3,798	2,600	4,429

E. Surface

1. Objective

To contribute to the enhancement of the safety of the Canadian public who use or are exposed to the surface transportation infrastructure.

2. Description

The Surface activities encompass the development, implementation and monitoring of policies and programs concerning railway safety, road safety and motor vehicle regulation and transport of dangerous goods and the development and maintenance of emergency plans and procedures for the surface modes during national emergencies.

3. Financial Summaries

The Surface Activity accounts for approximately 1.8% of the Department's total 1987-88 expenditures and 1.3% of the total person-years.

Figure 6-1: Net Activity Resource Requirements ($000)

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Change	For Details See Page
Surface Emergency Planning and Operations	259	226	33	6-4
Railway Safety	9,476	10,896	(1,420)	6-6
Transport of Dangerous Goods	13,680	10,059	3,621	6-9
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	16,268	16,414	(146)	6-12
Direction and Administration	1,171	2,450	(1,279)	6-17
	40,854	40,045	809	
Departmental Operations Authorized Person-Years	278	275	3	

Explanation of Change: No significant net change occurred between 1987-88 planned and 1986-87 forecast expenditures. However, the following items should be noted:

	$ Millions
• increase in professional service contracts - Transport of Dangerous Goods	3.2
• decrease due to completion of the Hinton Commission of Inquiry	(1.1)
• decrease in grade separation projects due to completion	(1.8)

Explanation of 1986-87 Forecast: The 1986-87 forecast is $12.5 million or 24% lower than the 1986-87 Main Estimates of $52.6 million. The difference is explained by the following major items:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
Operating Expenditures:	
• decrease in professional service contracts	(1.4)
• increase for Hinton Commission of Inquiry	1.1
Grants and Contributions:	
• decrease due to reprofiling of Regina Railway Project	(13.6)
• increase in grade separation projects funded internally	2.4
• decrease due to transfer of Fort Saskatchewan Rail Realignment project to the Canadian Transport Commission (CTC)	(1.0)

Past Financial Performance

Figure 6-2: 1985-86 Financial Performance ($000)

	1985-86		
	Actual	Main Estimates	Change
Surface Emergency Planning and Operations	127	224	(97)
Railway Safety	10,226	16,678	(6,452)
Transport of Dangerous Goods	6,166	5,452	714
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	14,893	14,219	674
Direction and Administration	2,156	1,931	225
	33,568	38,504	(4,936)
Departmental Operations Authorized Person-Years	249	233	16

Explanation of Change: Actual financial requirements were $4.9 million or 13% less than projected in 1985-86 Main Estimates. The major causes for this decrease are as follows:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
Operating Expenditures:	
• implementation of the Hinton Commission of Inquiry	0.2
• increased operating requirements for Motor Vehicle Safety and Transport of Dangerous Goods	1.3
Grants and Contributions:	
• decrease due to reprofiling of Regina Railway and Victoriaville Rail Relocation projects	(6.4)
Person-Years:	
• establishment of Transport of Dangerous Goods regional offices	16 P-Y

4. Activity Details

Details of the Activity's resource requirements have been broken down to correspond to the level at which results are identified and measured for resource allocation and operational management purposes. For Surface, please refer to the following sub-activities:

		Page
E.1	Surface Emergency Planning and Operations	6-4
E.2	Railway Safety	6-6
E.3	Transport of Dangerous Goods	6-9
E.4	Road Safety and Motor Vehicle Regulation	6-12
E.5	Direction and Administration	6-17

E.1 Surface Emergency Planning and Operations

Objective

The development of emergency plans, procedures, organizations and facilities to ensure the efficient and effective operation of rail, ferry and highway transportation systems and facilities that are essential to the national transportation system during periods of national crisis or international tension or war.

Description

The Surface Emergency Planning and Operations sub-activity is responsible for the preparation and maintenance of a wide range of contingency plans and operational procedures required to provide a federal response to emergencies directly involving any of the surface modes of transport or to ensure the provision of priority surface transportation. The sub-activity also ensures a positive interface with NATO by providing representation as the Head of the Canadian delegation to the NATO Surface Transportation Planning Board.

Resource Summaries

The Surface Emergency Planning and Operations sub-activity accounts for 1% of the financial resources and 2% of the person-years of the Surface Activity.

Figure 6-3: Net Expenditures ($000 and Person-Years)

	Estimates 1987-88		Forecast 1986-87		Actual 1985-86	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Surface Emergency Planning and Operations	259	4	226	4	127	2

1985-86 Financial Performance: Delay in staffing this function resulted in savings in operating costs ($0.1 million).

Figure 6-4: 1985-86 Financial Performance ($000 and Person-Years)

	1985-86					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Surface Emergency Planning and Operations	127	2	224	4	(97)	(2)

Performance Information and Resource Justification

Joint emergency planning will be conducted with U.S. and Canadian government departments and agencies and the U.S. and Canadian rail industry in order to develop operating agreements and contingency plans and procedures to ensure effective use of rail transport and facilitate cross-border movements during international crises or war.

The Surface Emergency Planning and Operations organization will actively participate on international and NATO planning boards and committees to ensure that Canada can carry on its commitments under NATO and CANUS agreements with respect to the provision of necessary rail, highway and ferry transportation services during declared national, international or war emergencies.

E.2 Railway Safety

Objective

To improve safety at railway crossings.

Description

This sub-activity consists of the following functions:

Railway Safety Act: develops legislation that will enhance railway safety.

Railway Relocations and Crossings: provides financial assistance for grade separation construction under the Railway Relocation and Crossing Act and contributes to the reduction of accidents on the railway transportation system.

Resource Summaries

The Railway Safety sub-activity accounts for 23% of the financial resources and 1% of the person-years of the Surface Activity. Approximately 97% of the funds for this sub-activity are contributions.

Figure 6-5: Net Expenditures ($000 and Person-Years)

	Estimates 1987-88*		Forecast 1986-87		Actual 1985-86	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Railway Relocations and Crossings	9,476	2	10,896	3	10,226	2

* Resources to undertake changes to the Railway Safety Act have not been reflected in the 1987-88 Main Estimates as the transfer from CTC has not yet been approved.

1985-86 Financial Performance: The actual expenditures for 1985-86 reflected the fact that the Regina Rail Relocation project implementation was delayed and funds were accordingly reprofiled to conform with a new construction schedule.

Figure 6-6: 1985-86 Financial Performance ($000 and Person-Years)

	1985-86					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Railway Relocations and Crossings	10,226	2	16,678	2	(6,452)	-

Performance Information and Resource Justification

Railway Relocations and Crossings: Figure 6-7 details funding by type of project. Railway relocation projects are undertaken to promote urban improvement and safety, and grade separations provide for the safety protection and convenience of the public at railway crossings. Operation Lifesaver was a publicity program to warn drivers of the dangers at railway crossings.

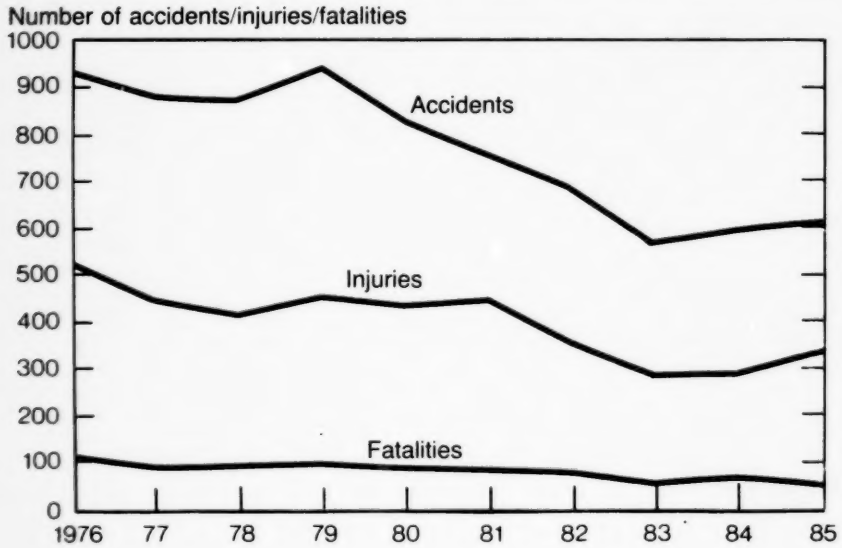
Figure 6-7: Distribution of Railway Relocations and Crossings Payments ($000)

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
Regina Railway Relocation	1,173	-	-
Railway Relocation and Crossing Act Grade Separation Projects	8,000	9,778	9,885
Operation Lifesaver	-	100	100
Victoriaville Rail Realignment	-	700	-
	9,173	10,578	9,985

In grade separation projects, the removal of hazardous road/rail level crossings invariably results in improved safety. The total number of accidents at level crossings in 1976 was 923 with 108 killed, while in 1985 there were 605 accidents with 58 killed. The number of injuries went from 524 to 336. Figure 6-8 shows the number of railway crossing accidents in Canada during 1976 to 1985. Further decreases in fatalities are expected for the 1986 calendar year. Reduced fatality rates at railway crossings are not solely attributed to grade separation improvements but are a result of other federal and provincial road

safety programs as well. New federal funding for a grade separation and safety program of $34 million over the fiscal years 1986-87 through 1990-91 was approved during 1986. Funding from within Transport Canada totals $13 million over the fiscal years 1985-86 through 1987-88.

Figure 6-8: Railway Crossing Accidents in Canada, 1976-1985



E.3 Transport of Dangerous Goods

Objective

To provide and coordinate a national multimodal safety program dealing with the transport of dangerous goods administered by federal and provincial agencies so as to achieve improvements in levels of safety within an economically efficient and competitive market.

Description

This sub-activity consists of the following two functions:

Dangerous Goods Safety: responsible for the development and evaluation of regulations and standards, education and examination of inspectors, carrying out of inspections, and enforcement of the Transportation of Dangerous Goods Act.

Effectiveness of Accidents Response: involved in the provision of support programs for response to dangerous goods accidents. Emergency response awareness is promoted by conducting seminars with government and private sector officials for emergency response assistance.

Resource Summaries

The Transport of Dangerous Goods sub-activity accounts for 33% of the financial resources and 42% of the person-years of the Surface Activity.

Figure 6-9: Net Expenditures ($000 and Person-Years)

	Estimates 1987-88		Forecast 1986-87		Actual 1985-86	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Dangerous Goods Safety	9,895	79	7,300	80	4,582	56
Effectiveness of Accidents Response	3,785	38	2,759	35	1,584	20
	13,680	117	10,059	115	6,166	76

1985-86 Financial Performance: While no significant changes occurred between 1985-86 planned and actual financial performance, there was an increase of $0.7M in operating requirements and an increase of 16 person-years to establish regional offices across Canada.

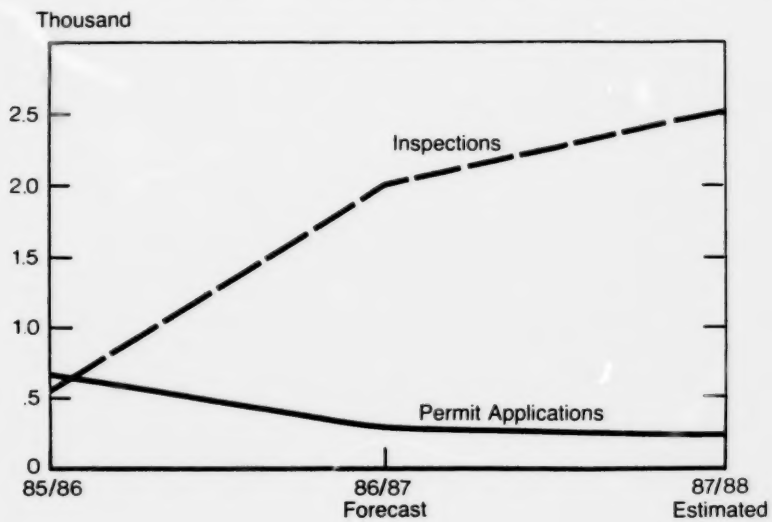
Figure 6-10: 1985-86 Financial Performance ($000 and Person-Years)

	1985-86					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Dangerous Goods Safety	4,582	56	4,052	45	530	11
Effectiveness of Accidents Response	1,584	20	1,400	15	184	5
	6,166	76	5,452	60	714	16

Performance Information and Resource Justification

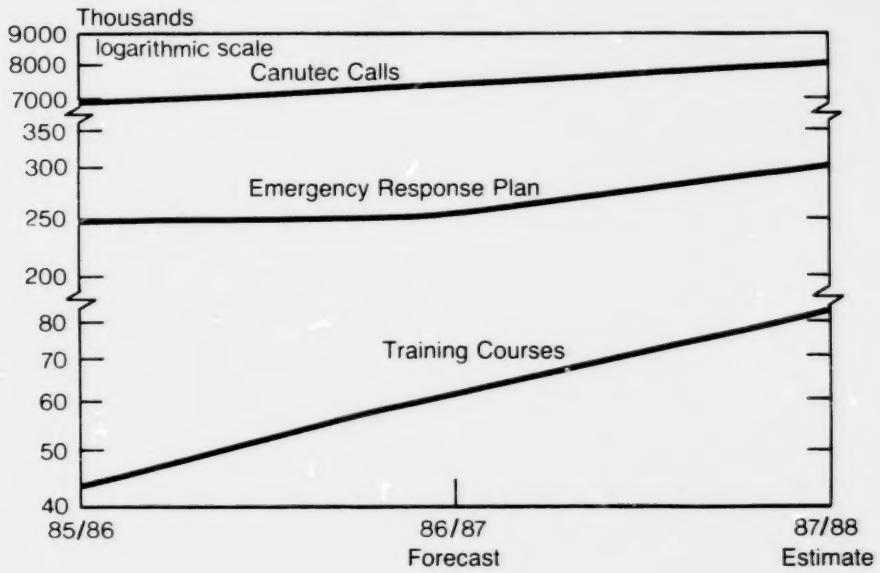
Dangerous Goods Safety: Amendments to the Transportation of Dangerous Goods Regulations are for the purposes of clarifying the intent of the Regulations, reducing the economic impact on industry and the public, facilitating international trade, and reducing the administrative burden associated with, among other things, issuance of permits for exception and equivalent levels of safety. Additional amendments cover safety standards for the manufacturing of packagings and cylinders, and safety requirements for the handling, offering for transport and transporting of dangerous goods. To monitor compliance with and enforcement of the Regulations, the Directorate has 44 inspectors and staff employed in Ottawa and six regional offices across Canada. Planned and actual performance data are shown in Figure 6-11.

Figure 6-11: Performance Data - Dangerous Goods Safety



Effectiveness of Accidents Response: CANUTEC provides a 24-hour-a-day bilingual information and communication assistance in transport emergencies involving dangerous goods. The directorate also provides regulatory requirements information service and training programs for emergency forces; reviews industry emergency response plans (ERP); arranges for assistance at dangerous occurrences; and provides advice regarding remedial measures taken at dangerous occurrences. The number of calls received, plans reviewed and training offered are illustrated in Figure 6-12.

Figure 6-12: Performance Data - Effectiveness of Accident Response



E.4 Road Safety and Motor Vehicle Regulation

Objective

To contribute to a reduction in deaths, injuries and property damage, health impairment, and energy consumption resulting from the use of motor vehicles.

Description

This sub-activity consists of the following functions:

Motor Vehicle Safety: improves the safe design, construction and operation of motor vehicles through the development, promulgation and enforcement of cost-effective, publicly acceptable safety standards for new motor vehicles manufactured in or imported into Canada, and through the testing of vehicles and the investigation of accidents and safety related public complaints, so that defects may be corrected and recall campaigns satisfactorily conducted by manufacturers and importers.

Motor Vehicle Exhaust Emissions: reduces the level of atmospheric emissions by ensuring that maximum exhaust and evaporative emission levels of new motor vehicles manufactured in or imported into Canada do not exceed existing vehicle emission standards for hydrocarbons (2.0 grams/mile), carbon monoxide (25.0 grams/mile) and oxides of nitrogen (3.1 grams/mile).

Motor Vehicle Fuel Economy: reduces annual consumption of petroleum by light duty vehicles by monitoring the average fuel consumption of all vehicles sold in Canada by each manufacturing and importing company and by informing the public of fuel consumption ratings of all new cars on the Canadian market.

Resource Summaries

The Road Safety and Motor Vehicle Regulation sub-activity accounts for 40% of the financial resources and 50% of the person-years of the Surface Activity.

Figure 6-13: Net Expenditures ($000 and Person-Years)

	Estimates 1987-88		Forecast 1986-87		Actual 1985-86	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Motor Vehicle Safety	14,543	129	14,754	128	13,318	128
Motor Vehicle Exhaust Emissions	928	6	880	6	835	6
Motor Vehicle Fuel Economy	797	5	780	5	740	5
	16,268	140	16,414	139	14,893	139

Revenue is generated through the recovery of costs from industrial and other government users of the Motor Vehicle Test Centre. This revenue, estimated at $0.1 million in 1987-88, is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by this sub-activity.

1985-86 Financial Performance: Increased activity in research and development relating to government initiatives in the area of occupant restraints, child seats, vehicle lighting and brakes created a $0.7 million shortfall.

Figure 6-14: 1985-86 Financial Performance ($000 and Person-Years)

	1985-86					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Motor Vehicle Safety	13,318	128	12,619	125	699	3
Motor Vehicle Exhaust Emissions	835	6	850	6	(15)	-
Motor Vehicle Fuel Economy	740	5	750	5	(10)	-
	14,893	139	14,219	136	674	3

Performance Information and Resource Justification

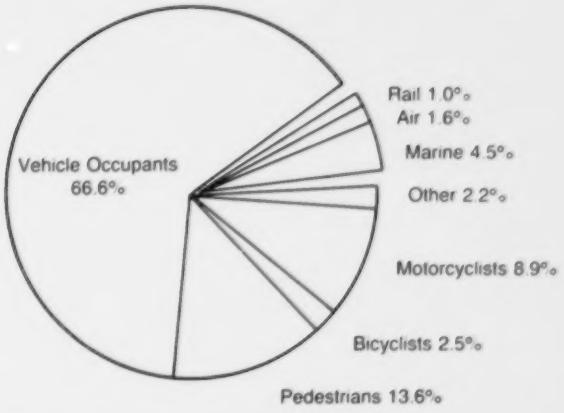
Motor Vehicle Safety: Research and standards development activities will continue to focus on improving motor vehicle safety, with particular emphasis on occupant restraints, braking, vehicle lighting, heavy coupled vehicle stability and transportation for the disabled. Industry compliance with safety standards will require testing of approximately 100 vehicles (at the Motor Vehicle Test Centre) and 2,500 components, technical audits of 700 manufacturers/importers, investigation of 1,500 public complaints, and monitoring of recall campaigns. Approximately 1,000 detailed accident investigations will support research and standards development activities. Technical information on road and motor vehicle safety, fuel economy and emissions will be provided to Canadians.

Capital resources of $2,418,000 will be used to purchase vehicles used for compliance testing and to purchase/modify testing equipment for the Motor Vehicle Test Centre.

Contributions of $87,000 for countermeasures research will be made to organizations, agencies, associations and institutions that conduct research, develop or evaluate studies of road safety problems or accident countermeasures affecting the road user, the vehicle or the roadway system.

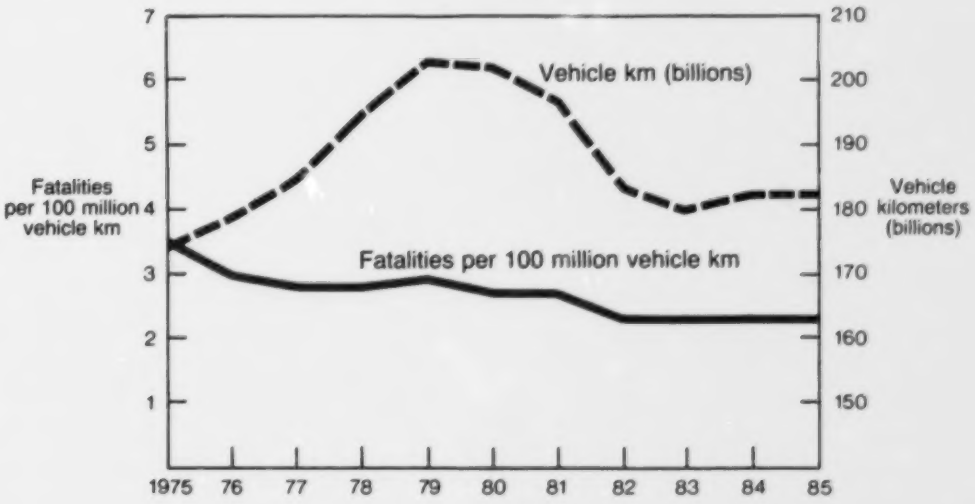
As shown in Figure 6-15, the road system is still the scene of 90% of all transportation accidents. As a result of Transport Canada's road safety programs, complementary provincial/territorial programs and industry efforts, Canada's road fatality rate was reduced by 45% from 1974 to 1985, as shown in Figure 6-16, primarily through improved motor vehicle safety, identification of cost-effective safety measures subsequently implemented by other levels of government, and public information. Efforts will continue to improve motor vehicle safety and cooperate with provincial governments to forestall anticipated increases in traffic fatalities.

Figure 6-15: Fatality Percentage by Mode of Transportation



Based on Approximations for 1985

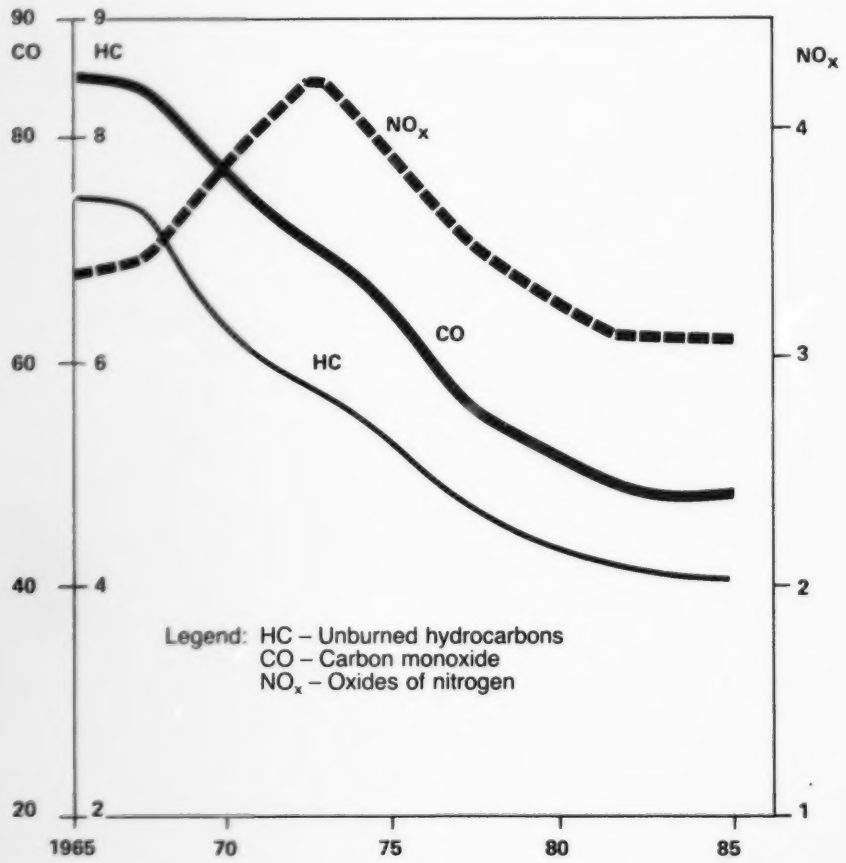
Figure 6-16: Annual Fatalities per 100 Million Vehicle Kilometres



Motor Vehicle Exhaust Emissions: Motor vehicles comprise the largest single source (25-30%) of hydrocarbon (HC), carbon monoxide (CO) and nitrous oxide (NO_x) air pollution in Canada. To reduce these levels, standards for emissions of airborne pollutants have been developed in close liaison with the Departments of Environment and Energy, Mines and Resources. Vehicles are purchased each year - the number and variety depend on the degree of technological change - and they are tested against current emission standards to monitor industry compliance. Extensive studies, analyses and public consultations led to a government decision and announcement to adopt more stringent exhaust emission standards for light duty motor vehicles commencing in September 1987 for the 1988 model year. A similar review of more stringent heavy-duty emission standards is underway for implementation at a future date.

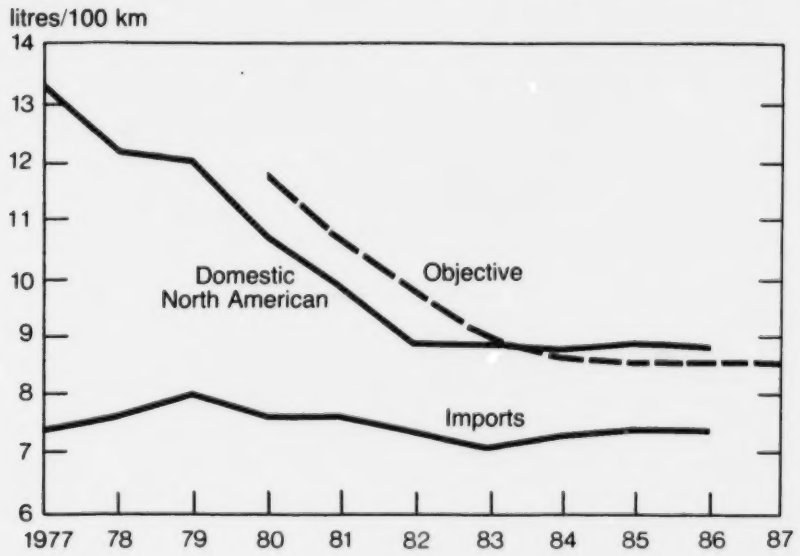
Figure 6-17 shows the predicted rates of harmful emissions. This reflects the replacement of older vehicles with newer vehicles meeting current standards.

Figure 6-17: Predicted Average Automobile Emission Rates



Motor Vehicle Fuel Economy: Canada now consumes about 1.5 million barrels of petroleum per day. Approximately 30% is used by private automobiles and light trucks, and 15% by commercial transportation. Since 1976, manufacturers have voluntarily complied with a program to improve the fuel efficiency of new passenger cars and light trucks offered for sale in Canada. To monitor compliance by industry, the Surface Activity has produced guidelines and standard test methods, audited manufacturers' data on consumption, analysed public complaints, and conducted surveys on vehicle labelling and the issuance of fuel consumption information to the public. As shown in Figure 6-18, this has contributed to annual reductions in the Canadian new car fleet average fuel consumption since 1973. Parliament passed the Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act in 1982. The Act has never been proclaimed because of the success of the voluntary program in achieving gasoline conservation objectives.

Figure 6-18: New Car Fleet Fuel Consumption Averages



E.5 Direction and Administration

Objective

To provide direction and overall management and provide timely and effective resource management, and executive services to the Activity.

Description

Office of the Assistant Deputy Minister: The office manages and controls the undertakings and resources of the Activity and advises the Minister and Deputy Minister on surface transportation matters.

Resource Management and Executive Services: The main responsibilities are to establish and maintain effective planning, evaluating, forecasting and controlling functions; to provide financial advice and guidance to management; to provide administrative and coordination services for the Activity; to administer the use and maintenance of government rail cars.

Resource Summaries

The Direction and Administration sub-activity accounts for 3% of the financial resources and 5% of the person-years of the Surface Activity.

Figure 6-19: Net Expenditures ($000 and Person-Years)

	Estimates 1987-88		Forecast 1986-87		Actual 1985-86	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Office of the Assistant Deputy Minister	297	3	1,591	3	705	6
Resource Management and Executive Services	874	12	859	11	1,451	24
	1,171	15	2,450	14	2,156	30

1985-86 Financial Performance: Implementation of the Hinton Commission of Inquiry resulted in an over-expenditure of $0.2 million.

Figure 6-20: 1985-86 Financial Performance ($000 and Person-Years)

	1985-86					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Office of the Assistant Deputy Minister	705	6	460	6	245	-
Resource Management and Executive Services	1,451	24	1,471	25	(20)	(1)
	2,156	30	1,931	31	225	(1)

Performance Information and Resource Justification

Government Rail Cars: In 1959, the Department of Transport assumed responsibility for the administration of rail car service for members of the Royal Family, the Governor General, the Prime Minister, Cabinet Ministers, foreign dignitaries visiting Canada, Parliamentary committees, or delegates on official business and, as provided under Section 292 of the Railway Act, for staff and officers of the Canadian Transport Commission. This service is provided through a government-owned, two-car unit for use by the Royal Family and the Governor General and one private rail car on loan from VIA Rail for use by the Prime Minister and Cabinet Ministers. Three person-years are directly involved in providing steward services.

Figure 6-21: Summary of Maintenance Costs for Government Rail Cars ($000)

	Estimates 1987-88		Forecast 1986-87		Actual 1985-86	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Personnel costs	108	3	101	3	95	3
Maintenance costs	60	-	50	-	35	-
	168	3	151	3	130	3

F. Departmental Administration

1. Objective

To provide overall direction, management and services in support of modal components and crown corporations of Transport Canada in order to contribute to the development and delivery of a safe and efficient national transportation system.

2. Description

The Departmental Administration Activity provides direction and management to the department and crown corporations through the Executive Offices of the Minister, Minister of State, and Deputy Minister. The Assistant Deputy Minister (ADM) Finance centrally controls and provides services to the department in areas of finance, planning and programming, cost recovery and economic evaluation, general administrative services, management systems, communications and informatics, and materiel and contracting. The ADM Personnel centrally controls and provides personnel and training services to the department. Other services include internal audit, program evaluation and review, public affairs, legal counsel, safety, and security and emergency planning.

3. Resource Summaries

The Departmental Administration Activity accounts for approximately 7% of the Department's total 1987-88 expenditures and 13% of the total person-years.

Figure 7-1: Net Activity Resource Requirements ($000)

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Change	For Details See Page
Corporate Management	24,893	25,675	(782)	7-7
Finance	75,018	82,766	(7,748)	7-11
Personnel	61,826	64,313	(2,487)	7-15
	161,737	172,754	(11,017)	
Revenue				
Finance	3,090	3,090	-	7-12
Personnel	5,237	4,009	1,228	7-15
Departmental Operations	153,410	165,655	(12,245)	
Payment to Canada Harbour Place Corporation	5,220	13,622	(8,402)	
Total	158,630	179,277	(20,647)	
Person-Years	2,744	2,757	(13)	

Explanation of Change: The financial requirements for 1987-88 are approximately $20.7 million lower than the 1986-87 forecast. The major changes which contribute to this net decrease include:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
Operating	
• net increase in salaries and wages items for price adjustment	6.2
• decrease in resources as part of the overall expenditure reduction exercise	(5.5)
• increase in transportation safety and security requirements (Corporate Management)	1.8
• termination of Stores Revolving Fund (Finance)	(2.4)
• closing of Expo Secretariat office (Corporate Management)	(2.5)
• increase in recovery of costs (Personnel)	(1.2)
Capital	
• decrease in capital requirements for construction at Coast Guard College, Sydney, N.S. (Personnel) and for Electronic Data Processing (EDP) equipment relating to facilities upgrading, Ottawa, Ontario (Finance)	(8.7)
Budgetary - Crown Corporations	
• decrease in payment to Canada Harbour Place Corporation (CHPC) as program winds down	(8.4)

Explanation of 1986-87 Forecast: The 1986-87 forecast for Departmental Administration is $102.5 million greater than the 1986-87 Main Estimates of $76.8 million. The difference reflects the following major items:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
Operating	
• Reinstatement of deficit reduction items shown temporarily in this activity for 1986-87 only	78.2
• reinstatement of EDP savings from other Activities	6.2
• enhancement of security	2.2
• overall expenditure reduction exercise	(3.2)
• increase in forecast recoveries	(1.3)
• transfer from other Activities for systems maintenance pool resources, facility upgrade support and other various responsibilities	7.3
Capital	
• Upgrade of Electronic Data Processing facilities	6.9
• increase in acquisition of miscellaneous Communications and Informatics equipment	1.4
• transfer of building and equipment requirements from other Activities	0.4
Budgetary - Crown Corporations	
• reprofiling of funds not expended in 1985-86 due to CHPC cash flow requirements	4.4

Figure 7-2: 1985-86 Financial Performance ($000)

	1985-86		
	Actual	Main Estimates	Change
Budgetary			
Corporate Management	23,973	20,236	3,737
Finance	70,664	65,426	5,238
Personnel	65,250	68,631	(3,381)
	159,887	154,293	5,594
Revenue			
Finance	3,169	3,090	79
Personnel	2,733	2,737	(4)
	5,902	5,827	75
Departmental Operations	153,985	148,466	5,519
Payment to Canada Harbour Place	55,609	60,609	(5,000)
Total	209,594*	209,075*	519
Authorized person years	2,862	2,881	(19)

*Net of expenditures and recoveries for the Stores Revolving Fund.

Explanation of change: Actual financial requirements were $0.5 million greater than projected in its original plan. The major causes of this increase are as follows:

	$ Millions
• delays in implementation of evaluation program (Corporate Management)	(0.7)
• lower revenues in Stores Revolving Fund due to discretionary spending freeze (Finance)	1.3
• delays in systems development (Finance)	(0.4)
• lower operating costs due to discretionary spending and staffing freeze	(2.7)
• lower student loading at the Transport Canada Training Institute (Personnel)	(0.5)

	$ millions
• contributions to provinces regarding EXPO 86	1.0
• reinstatement of EDP savings from other activities	4.7
• provision of EXPO host-broadcast co-ordination services	2.0
• miscellaneous operating requirements	0.8
• funds reprofiled to 1986-87 for Canada Harbour Place Corporation	(5.0)

4. Activity Details

Details of the Activity's resource requirements have been broken down to correspond to the level at which results are identified and measured for resource allocation and operational management purposes: For Departmental Administration, please refer to the following sub-activities:

	Page
F.1 Corporate Management	7-6
F.2 Finance	7-10
F.3 Personnel	7-15

F.1 Corporate Management

Objective

To provide overall direction to Transport Canada and Transport crown corporations and agencies in order to ensure that the objectives of the federal government and Transport Canada are implemented in a consistent manner; and to provide security and emergency planning, legal support, public affairs, review and safety services in order to assist departmental management to meet its objectives.

Description

This sub-activity encompasses the following functions:

The Offices of the Minister and Minister of State: These offices provide direction to Transport Canada, Crown Corporations and Agencies, to ensure the provision of a safe, efficient national transportation system in Canada.

The Office of the Deputy Minister: This office oversees the implementation of governmental and Ministerial direction, and provides policy advice to the Minister and Minister of State.

Security and Emergency Planning: This unit is responsible for all security matters in the Department through six regional security offices and for the coordination, on a multi-modal basis, of all emergency planning of the Department and related exercises. As well, the central directorate conducts all inter-departmental and crown corporation interface on security, intelligence and emergency planning.

Review: This unit is responsible for: providing operational and functional reviews; audits of concessions and contributions; special investigations; audits of departmental organizations, functions and electronic data processing systems; evaluation of departmental program components; and through the Program Control Board (PCB), for providing a challenge function to all resource proposals.

Public Affairs: This unit is responsible for effective two-way communications between the Department and all its stakeholders to ensure the public is well informed of the Department's activities and ensuring its contribution to national transportation. The responsibilities are coordinated through ten regional offices in addition to the Headquarters group.

Inspector General Transportation Safety: This office provides a focal point for the enforcement and investigation of transportation safety policy, procedures and practices within Transport Canada, and manages and directs the activities of the Marine Casualty Investigation unit.

Legal Counsel: This unit provides administrative support to seventeen lawyers who provide legal counsel to Transport Canada managers, provides contract and document registry and a property record system for land.

Resource Summaries

Approximately 15.4% of gross expenditures and 12.9% of total person-years for Departmental Administration operations are accounted for by the Corporate Management sub-activity.

Figure 7-3: Net Expenditures ($000 and Person-Years)

	Estimates 1987-88		Forecast 1986-87		Actual 1985-86	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Offices of the Ministers	2,390	35	2,306	35	2,252	33
Office of the Deputy Minister	900	11	3,262	18	6,093	24
Security and Emergency Planning	5,297	67	4,252	53	1,205	16
Review	7,563	88	7,755	88	7,089	105
Public Affairs	4,334	65	4,561	62	4,119	71
Transportation Safety	3,318	54	2,471	46	2,187	41
Legal	1,091	34	1,068	33	998	33
	24,893	354	25,675	335	23,973	323

1985-86 Financial Performance: Changes between 1985-86 planned and actual financial performance occurred, as a result of cuts in discretionary spending which delayed the implementation of portions of the audit and evaluation plans included in the Review unit evaluation program ($0.7 million); an under-utilization of resources by the Airports Task Force Advisory Committee ($1.0 million); the freeze on staffing and discretionary spending, and delays in contract agreements (3 person-years and $0.3 million). Offsetting these reductions were increased activity in support of Expo 86 for the provision of host broadcast co-ordination services, ($2.0 million), and, assistance to provinces ($1.0 million); and in support of the public affairs function (3 person-years and $0.2 million).

Figure 7-4: 1985-86 Financial Performance ($000)

	1985-86					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Offices of the Ministers	2,282	33	1,769	31	513	2
Office of the Deputy Minister	6,093	24	2,229	23	3,864	1
Security and Emergency Planning	1,205	16	1,028	12	177	4
Review	7,089	105	8,080	105	(991)	-
Public Affairs	4,119	71	3,956	68	163	3
Transportation Safety	2,187	41	2,123	39	64	2
Legal	998	33	1,051	34	(53)	(1)
	23,973	323	20,236	312	3,737	11

Performance Information and Resource Justification

Security and Emergency Planning: The main function is risk reduction which is measurable by the extent of loss of departmental assets as compared to previous years. This unit's resource increases correspond to the new National Civil Air Transportation Security System. This unit foresees an expected decrease in loss of assets over the three fiscal years beginning in 1985-1986. Correspondingly, in this period, this group expects an increase in security clearances performed and an increase in intelligence reports prepared.

Review: The main function is to ensure more effective use of resources including $/P-Y saved and/or reallocated through the activities of Program Evaluation, Internal Audit and the Program Control Board (PCB). Performance indicators will link the number of audit recommendations accepted and acted upon; the number of assessment notes accepted by PCB; the achievement of audit and evaluation plans; and the dollar and person-year savings and/or reallocation attributable to the results of audits, evaluations and assessments.

Public Affairs: The unit expects to continue its twice daily production of media coverage clippings, its weekly production of media coverage summary and analysis and its publication of annual reports, the TRANSPO and TC EXPRESS magazines and booklets and pamphlets.

Inspector General Transportation Safety: Reporting to the Inspector General, the Marine Casualty unit's objective is to minimize the risk to life and property in the Canadian marine environment by enforcing the reporting of marine casualties and accidents and by investigating a selected number of these. This unit absorbs 90% of the total resources allocated to Transportation Safety. Investigators located in headquarters and regional offices investigate shipping casualties and crews accidents.

Figure 7-5 shows statistical information over the past years.

Figure 7-5: Marine Casualty Investigations - Workload Statistics

	Number of Incidents	Number of Fatalities	Number of Reports Issued
Calendar year			
1980	972	72	176
1981	1,365	70	163
1982	1,465	181	161
1983	1,357	47	155
1984	1,396	52	166
1985	1,357	66	177

F.2 Finance

Objective

To see to the acquisition, safeguard, control and disposal of adequate financial and materiel resources to meet departmental objectives and to assist the department in the economic, efficient and effective management of its programs.

Description

The Office of the Assistant Deputy Minister, Finance: This unit provides functional direction in all resource matters to staff in headquarters and in eleven regional offices.

Financial Administration: This unit is responsible for developing and promulgating the financial policies, procedures and systems; advice, direction and guidance on financial matters; functional monitoring and evaluation; preparation of financial statements; central services such as banking, security deposits and releases and standing advance funding. The control of appropriations and allotments; account verification and payment processing; cheque control and distribution while maintaining the requirements for financial visibility, control and accountability.

Administration: This unit is responsible for developing, maintaining and monitoring policies, standards and procedures, as well as the provision of service in the areas of Records Management, Facilities Management, Library Management and Publishing Management.

Materiel Management and Contracting Services: This unit is responsible for the provision of materiel supplies and services to ensure operational requirements are met at a minimum cost through the implementation of systems, policies and proceedings directly in headquarters and functionally for regional operations.

Communications and Informatics: This unit is responsible for the development of computer-based information and administrative support systems; the maintenance and operation of computer applications; the acquisition, installation, operation and maintenance of the Department's informatics facilities and the overall departmental systems network architecture; and, the promulgation and enforcement of department-wide informatics policies, procedures, standards and guidelines that foster orderly introduction of automation across the Department.

Management Systems: This unit provides departmental managers with management and advisory services in order to assist and promote management and productivity improvements throughout the department particularly in the areas of Management and Organization, Productivity Improvement, Project Management and Cost/Benefit/Feasibility.

Financial Planning and Programming: This unit provides information and advice on resource allocation, funding and programming decisions, directs preparation, analysis and evaluation of operational plans, the departmental capital program, Estimates, major planning documents, departmental budgets, forecasts and financial management reports; ensures that necessary policies and systems are in place and provides functional direction on financial planning and programming to Regions and Headquarters.

Cost Recovery and Economic Evaluation: This unit is responsible for promoting increased recovery, better economic evaluation of proposed expenditures, improved cost accounting and greater use of quantitative measures for determining resource requirements and evaluating performance.

Resource Summaries

The Finance sub-activity accounts for approximately 46.4% of the total 1987-88 gross expenditures and 49.9% of total person-years for the Departmental Administration activity.

Figure 7-6: Net Expenditures ($000 and Person-Years)

	Estimates 1987-88		Forecast 1986-87		Actual 1985-86	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Office of Assistant Deputy Minister - Finance	393	5	229	3	568	5
Financial Administration	23,851	561	24,388	579	21,982	578
Administration	21,203	423	20,426	434	17,646	452
Materiel and Contracting Services	3,513	78	4,145	80	3,897	80
Communications and Informatics[1]	16,643	141	23,527	144	12,213	154
Management Systems	1,734	32	1,995	31	2,624	51
Financial Planning and Programming	4,572	77	3,087	54	4,962	108
Cost Recovery and Economic Evaluation	3,109	51	2,610	43	1,838	40
Stores Revolving Fund[2]	-	-	2,359	-	4,934	-
	75,018	1,368	82,766	1,368	70,664	1,468
Revenue	(3,090)	-	(3,090)	-	(3,169)	-
	71,928	1,368	79,676	1,368	67,495	1,468

[1] This unit provides, to the operating Activities, a data processing service which is partially cost recoverable.

[2] Stores Revolving Fund being discontinued effective April 1, 1987.

1985-86 Financial Performance: Changes between 1985-86 planned and actual financial performance occurred, as a result of slowdowns in Financial Systems Development ($0.4 million); lower contract costs on maintenance of EDP Systems ($0.3 million); increased revenues from Aviation Statistics projects ($0.8 million); offset by decreased computer services revenue from Trust Fund and Canadian Transport Commission contribution ($0.7 million); the freeze on discretionary spending and staffing and delays in contract agreements ($1.4 million); reinstatement of $4.7 million in EDP savings from other activities; and lower revenues in the Stores Revolving Fund as a result of the discretionary spending freeze, ($1.3 million).

Figure 7-7: 1985-86 Financial Performance ($000 and Person-Years)

	1985-86					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Office of Assistant Deputy Minister - Finance	568	5	552	9	16	(4)
Financial Administration	21,982	578	21,800	576	182	2
Administration	17,646	452	17,961	452	(315)	-
Materiel and Contracting Services	3,897	80	3,424	80	473	-
Communications and Informatics	12,213	154	7,101	150	5,112	4
Management Systems	2,624	51	4,015	59	(1,391)	(8)
Financial Planning and Programming	4,962	108	5,135	112	(173)	(4)
Cost Recovery and Economic Evaluation	1,838	40	1,838	40	-	-
Stores Revolving Fund	4,934	-	3,600	-	1,334	-
	70,664	1,468	65,426	1,478	5,238	(10)
Revenue	(3,169)	-	(3,090)	-	(79)	-
	67,495*	1,468	62,336*	1,478	5,159	(10)

*Net of expenditures and recoveries for the Stores Revolving Fund.

Performance Information and Resource Justification

Financial Administration: In an endeavour to reduce overhead costs in future years in line with downsizing, the Financial Administration Branch will be improving efficiency in order to handle increased workload with fewer staff.

Administration Services: This unit is expecting a 68% increase in office area designed and planned from 85-86 to 87-88 due to the re-organization. It also foresees a 17% increase in mail sorting and distributing over the same time period. Increases in demand will be absorbed through the introduction of automated systems such as the Facility Management Computer-Assisted Design (CAD) System and a new Records Management Information System.

Materiel Management and Contracting Services: This unit expects an increase in contracting services transactions to occur as the department moves to increase contracting out consistent with the Nielsen Task Force recommendation and the Deputy Minister's priorities on downsizing. Transport Canada has approximately $2.0 billion of materiel assets (excluding real property assets) in use, based on original purchase price. The need to support these assets through inventories of spare parts and other materiel as well as the repair, storage and distribution of system components, and the recording and tracking of assets is a major undertaking.

Inventories of spares and consumables to meet operational requirements are approaching $45 million, with annual replenishment purchases (and sales) in the order of $17 million. Equipments held in stores as custodial items are to be added to inventories and made visible on the assets systems to optimize purchasing practices.

In 1987-88 the implementation of the Materiel Management System (TCMMS) will be completed at all central depots and department-wide management of inventories will be possible. Based on future estimated departmental stocked inventories of some 200,000 line items, the system will permit cost avoidance/savings on both the critical, lifetime and insurance spares portion of the inventory and on the active part of the inventory. TCMMS will provide better visibility of inventory holdings and allow for better utilization of resources.

Communications and Informatics: There are significant increases in virtually all demand factors due to increased automation. The number of application development projects is expected to increase from 8 in 1985-86 to 19 in 1987-88 (125%). Demand, measured by the number of problem calls, change requests and system users will increase by 42% in application maintenance, 216% in user support and 58% in Distributed Data Processing Network (DDPN) over the period 1985-86 to 1987-88.

The initiative to improve the management of resources using automation is continuing. New automation initiatives in support of the operational activities are being planned such as Ships Inspection Reporting System, Airports Maintenance Management System, Civil Aircraft Information Data Base and Dangerous Goods.

Management Systems: This unit expects an increase in activities in response to managers' requests for assistance in establishing organizations designed to reduce duplication and administrative overhead and in assisting them in promoting productivity improvement. As a result of the reorganization and deficit reduction, it expects to achieve its 1985-86 standard by maintaining a 90% average for recommendations accepted. Planned reductions in staff levels for 1987-88 will reduce the number of projects conducted.

Financial Planning and Programming: This unit expects increases of 10% in the number of proposals reviewed and reports prepared. Quarterly Performance reports to Senior Management as well as Capital Program status reports will increase the analytical workload. Departmental reorganization has resulted in a reduction of about 30% in person-years from 1985-86 levels.

Cost Recovery and Economic Evaluation: A number of functions essential to the success of the Department's efforts to increase its revenues and reduce its expenses have been consolidated and strengthened as the result of the establishment of this unit.

F.3 Personnel

Objective

To ensure the availability of a qualified, properly classified, and representative work force to the department.

Description

Group Management: This unit is to ensure that delivery of personnel services to departmental managers is efficient and effective.

Functional Management: This unit is responsible for the development, promulgation and monitoring of departmental personnel policies to provide a national framework for the delivery of a personnel program to the department.

Personnel Operations: This unit is responsible for the effective and efficient delivery of Personnel Services in accordance with departmentally approved policies.

Training: This unit is to ensure that acquisition and delivery of training is economic, efficient and effective in meeting departmental needs.

Resource Summaries

Approximately 38.2% of gross expenditures and 37.2% of total person-years for the Departmental Administration activity are accounted for by the Personnel sub-activity.

Figure 7-8: Net Expenditures ($000 and Person-Years)

	Estimates 1987-88		Forecast 1986-87		Actual 1985-86	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Group Management	1,843	17	2,391	26	759	9
Functional Management	5,806	111	7,034	142	7,516	152
Personnel Operations	22,274	491	20,462	479	18,646	494
Training	31,903	403	34,426	407	38,329	416
	61,826	1,022	64,313	1,054	65,250	1,071
Revenue	(5,237)	-	(4,009)	-	(2,733)	-
	56,589	1,022	60,304	1,054	62,517	1,071

Revenues in this sub-activity are generated through the recovery of costs for management development courses provided by the Management Training Centre, living costs for course participants at the Transport Canada Training Institute, and rental income on Public Service accommodation at the Coast Guard College. The Transport Canada Training Institute provides training to other federal government departments and to foreign nationals on the basis of recovery of direct costs.

1985-86 Financial Performance: Changes between 1985-86 planned and actual financial performance occurred, as a result of under-utilization of person years and underfilling the Special Employment and Bilingual Pools (10 person-years and $0.6 million); under-utilization of francophone and equal opportunity pools (13 person-years and $0.8 million); reduced TCTI operating costs ($0.5 million), offset by reduced revenues - ($0.1 million) - due to lower student loading; resources in the Audio Visual Services Unit - ($0.4 million and 6 person-years); the National Systems Implementation Project ($0.2 million and 5 person years); delays in the Instructor Training Program at the Canadian Coast Guard College ($0.2 million); and the freeze on discretionary spending and staffing and delays in contract agreements ($0.8 million and 8 person-years).

Figure 7-9: 1985-86 Financial Performance ($000 and Person-Years)

	1985-86					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Group Management	759	9	792	10	(33)	(1)
Functional Management	7,516	152	7,890	158	(374)	(6)
Personnel Operations	18,646	494	19,451	510	(805)	(16)
Training	38,329	416	40,498	413	(2,169)	3
	65,250	1,071	68,631	1,091	(3,381)	(20)
Revenue	(2,733)	-	(2,737)	-	4	-
	62,517	1,071	65,894	1,091	(3,377)	(20)

Performance Information and Resource Justification

The major portion of the resources for this sub-activity is for salaries and wages. Capital expenditures are for the purchase of equipment for training and the construction of facilities at the Canadian Coast Guard College.

Group Management: This unit includes the offices of the Assistant Deputy Minister, Personnel, and executive support services. In 1986-87, a rigorous work plan and review process was introduced providing for the financial and operational accountability of the Personnel sub-activity. A major planned thrust that began in 1986-87 will continue in 1987-88 for the development and refinement of meaningful performance and unit cost measures for all personnel functions.

Functional Management: This unit includes personnel policy and planning branches which during 1987-88 will be developing mechanisms to track and report performance against criterion established in 1986-87.

Personnel Operations: This unit includes the Regional Personnel operations and Senior Management Resourcing Directorates. A comprehensive and effective program was designed and introduced in Transport Canada in 1986-87 entitled the "Employment Continuity Program" to place TC employees affected by Departmental downsizing. As of October 1986, no TC employees were laid off without first having been offered a placement opportunity. The Employment Continuity Program is fully in place to respond to 1987-88 demand for retraining and placement of affected TC employees.

Training: The Transport Canada Training Institute (TCTI) at Cornwall, Ontario provides a range of basic and advanced technological training courses of varying lengths for air traffic controllers, electronics technicians and engineers, marine personnel, meteorological technicians and flight service specialists. It also offers courses in Training Technology for instructional staff and transportation management courses for intermediate and senior management personnel. The Cornwall facility is a major training centre utilized by departmental and other Government organizations. TCTI delivered 102,000 student days of instruction in 1984-85, 96,000 days in 1985-86 with 100,000 days planned for 1986-87 and 110,000 days in 1987-88.

At the Canadian Coast Guard College in Sydney, Nova Scotia, both men and women are trained to become Officers. Training is provided to each Officer Cadet in French or in English in one of the two disciplines of Navigation or Marine Engineering. Students graduate after three years, which includes sea duty, to serve in the Fleet as either Deck Officers or Engineer Officers. The College provided 30,000 days of training in 1985-86. In 1986-87, the College will provide 21,000 student days of training and approximately 21,200 student days in 1987-88, excluding sea training.

The CG College expansion project at $14.1 million is intended to enable the department to respond to future demands of the Canadian Coast Guard. The project involves construction of a new residence block containing 307 berths (individual bedrooms) and structural alterations to the existing academic block to provide the necessary additional administrative space, and related new furniture.

Projects for a machine shop and boat house for the Coast Guard College, in the period 1983-88, have a combined total estimated cost of $10.5 million.

Section III
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object

Figure 8-1 presents Transport Canada net program expenditures by standard object. Included are expenditures and receipts for the Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund. Requirements for the Stores Revolving Fund have been incorporated up to and including 1986-87. This fund is terminated effective April 1, 1987. Breakdowns of expenditures and revenues which more specifically reflect the operational nature of programs are contained in individual Activity analyses.

Figure 8-1: Details of Financial Requirements by Object ($000)

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
Personnel			
Salaries and wages	803,016	778,531	782,460
Contributions to employee benefit plans	120,379*	111,294	111,699
Other personnel costs	28,072	12,729	14,710
	951,467	902,554	908,869
Goods and Services			
Transportation and communications	99,512	106,930	98,678
Information	8,273	8,794	10,002
Professional and special services	196,273	214,384	228,177
Rentals	16,955	16,777	16,344
Purchased repair and maintenance	96,053	90,759	116,786
Utilities, materials and supplies	146,865	152,701	172,335
Payments to Crown Corporations	648,692	700,643	789,207
All other expenditures	120,282	139,019	132,111
	1,332,905	1,430,007	1,563,640
Total Operating	2,284,372	2,332,561	2,472,509
Capital			
Construction and acquisition of land, buildings and works	311,104	308,078	247,231
Construction and/or acquisition of machinery and equipment	365,437	393,583	410,627
Total Capital	676,541	701,661	657,858
Transfer Payments	287,134	286,174	335,899
Total Expenditures	3,248,047	3,320,396	3,466,266
Less: Revenue credited to the vote	992,525	878,504	788,921
Total Net Budgetary Expenditures	2,255,522	2,441,892	2,677,345
Non-Budgetary (loans, investments and advances)	2,000	-	6,781
	2,257,522	2,441,892	2,684,126

*includes $9,216,000 for employee benefit costs associated with Airports Revolving Fund

2. Personnel Requirements

Figure 8-2 provides a breakdown of the number of personnel by activity and Figure 8-3 displays the person-years and average salary provisions by category.

Figure 8-2: Person-Year Requirements by Activity

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
Policy & Coordination	309	323	323
Marine/Canadian Coast Guard	6,150	6,158	6,271
Aviation	6,979	7,144	7,285
Airports Authority	4,669	4,665	4,875
Surface	278	275	249
Departmental Administration	2,744	2,757	2,862
	21,129	21,322	21,865

Figure 8-3: Details of Personnel Requirements

	Authorized Person-Years 87-88	86-87	85-86	Current Salary Range	1987-88 Average Salary Provision
Management	290	296	292	51,400-100,700	66,900
Scientific and Professional					
Architecture and Town Planning	33	37	37	18,610- 79,200	47,131
Chemistry	10	7	2	16,885- 70,800	45,478
Economics, Sociology and Statistics	110	89	83	15,116- 67,700	52,923
Education	33	29	34	15,334- 70,800	47,883
Engineering and Land Survey	630	632	638	24,845- 79,200	50,244
Library Science	11	12	9	21,932- 50,712	36,693
Physical Science	11	1	1	19,282- 70,800	47,214
Psychology	6	5	5	26,086- 60,751	46,223
Administrative and Foreign Services					
Administrative Services	1,048	971	1,059	16,955- 58,562	39,946
Computer Systems Administration	190	106	100	20,103- 65,808	40,288
Financial Administration	222	205	212	16,161- 57,980	42,775
Information Services	46	51	47	14,581- 57,980	44,204
Organization and Methods	34	37	32	14,413- 57,980	44,822
Personnel Administration	200	201	214	22,940- 63,870	42,057
Program Administration	778	732	778	14,939- 62,268	41,781
Purchasing and Supply	122	109	32	15,192- 57,268	35,458

Figure 8-3: Details of Personnel Requirements (Cont'd)

	Authorized Person-Years			Current Salary	1987-88 Average Salary
	87-88	86-87	85-86	Range	Provision
Technical					
Aircraft Operations	**605**	590	520	34,323 - 63,173	51,887
Air Traffic Control	**2,087**	2,184	2,276	15,828 - 66,380	50,839
Drafting and Illustration	**133**	140	112	17,248 - 44,693	31,792
Educational Support	**3**	3	3	11,884 - 31,617	28,089
Electronics	**1,738**	1,683	1,697	17,632 - 55,114	39,735
Engineering and Scientific Support	**378**	393	427	15,078 - 54,620	38,536
General Technical	**833**	866	823	13,568 - 59,792	35,561
Photography	**3**	2	0	19,071 - 34,751	27,369
Radio Operations	**1,001**	1,219	1,228	15,385 - 46,828	31,551
Ships Officers	**934**	1,076	1,087	21,784 - 54,795	33,513
Social Science Support	**67**	39	27	13,568 - 62,028	35,036
Technical Inspection	**496**	508	522	13,568 - 61,949	45,256
Administrative Support					
Communications	**63**	33	0	16,498 - 33,017	25,538
Data Processing	**69**	56	0	14,338 - 39,870	26,375
Clerical and Regulatory	**2,063**	2,017	1,758	13,887 - 34,086	23,169
Office Equipment	**47**	18	0	13,600 - 27,137	19,506
Secretarial, Stenographic and Typing	**761**	777	662	13,569 - 34,301	22,743
Operational					
Firefighters	**674**	717	728	23,147 - 40,597	31,852
General Labour and Trades	**2,519**	2,597	2,615	15,632 - 42,367	29,238
General Services	**187**	218	147	13,754 - 44,350	24,670
Heating Power and Stationary Ops	**122**	146	121	20,787 - 40,739	27,776
Lightkeepers	**352**	400	441	17,217 - 31,946	24,356
Ships Crew	**1,793**	1,824	1,826	22,318 - 34,227	24,269
Other*	**427**	362	1,417	- -	-

*In 1985-86, allocations by occupational groups/category were generally understated by the inclusion of a large "Other" category. Details have been corrected for 1986-87 and 1987-88.

Note: The person-year columns display the forecast distribution of the authorized person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 31, 1986. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Capital Expenditures

Planned voted and revolving fund capital expenditures of $676.5 million in 1987-88 represent 30.0% of total net budgetary expenditures for the Department. Figure 8-4 provides a breakdown of capital spending by Activity.

Figure 8-4: Capital Resources by Activity ($000)

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86	For Details See Page
Policy & Coordination	**2,294**	318	555	*
Marine/Canadian Coast Guard	**236,017**	241,419	316,697	8-5
Aviation	**220,829**	224,500	216,585	8-12
Airports Authority	**206,600**	216,100	226,347	8-17
Surface	**2,685**	2,515	2,713	*
Departmental Administration	**8,116**	16,809	11,722	8-26
Total Department	**676,541**	701,661	774,619	

*Capital for Policy and Coordination and Surface Activities comprises primarily office equipment, none of which individually is greater than $250,000.

Figure 8-5 identifies, by Activity, all planned expenditures on capital projects with a total estimated cost of $250,000 or greater.

To facilitate more detailed understanding of the Transport Canada capital program, projects are broken down by sub-activity, province and location. Where location is not specified in bold type, the project is either national or regional in character.

Figure 8-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Marine/ Canadian Coast Guard

	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1987	Estimates 1987-88	Future Years' Requirements
FLEET CAPITAL INVESTMENT PLAN (FCIP)					
HEADQUARTERS					
Marine Navigation Systems					
FCIP Major Crown Project .	599,281	599,281	584,389	14,686	206
Type 700, Construct One Vessel	18,444	9,000	-	9,000	-
Life extensions					
- CCGS Tembah	1,514	1,514	-	1,514	-
- CCGS Nicolet	5,242	5,800	-	2,100	3,700
- CCGS Simcoe	5,242	9,000	-	9,000	-
Mid-Life Modernization					
- CCGS Provo Wallis.....	5,554	12,700	-	4,000	8,700
MBB 105 Helicopters	54,600	28,000	25,100	2,900	-
Enhanced Light Helicopters	32,806	49,400	-	26,161	23,239
Icebreaking and Arctic Operations					
Life extensions					
- CCGS J.A. MacDonald	6,989	7,916	3,881	4,035	-
- CCGS Bernier	9,558	10,100	-	3,600	6,500
- CCGS John Cabot.....	-	3,500	-	3,500	-
Mid-Life Modernization					
- CCGS Rogers	10,582	10,582	-	1,234	9,348
- CCGS Louis St. Laurent..	54,469	54,469	-	6,171	48,298
Marine Search and Rescue					
Type 600 Large SAR Cutter.	60,978	30,500	22,650	6,910	940
Replacement of CCGS Spume.	3,990	3,990	2,277	1,590	123
Type 200 - Ice Strengthened	4,556	3,442	2,825	556	61
Type 200 - St. Anthony ...	11,389	10,839	10,133	656	50
Type 500 Design	853	853	5	848	-
Mid-Life extension					
- CCGS Alert	6,181	6,450	450	6,000	-
Type 100 - Quebec City ...	1,347	1,305	400	640	265
Prototype Self Righting Lifeboat	5,161	2,000	1,500	500	-
Type 500 - 2 SAR Vessels .	34,669	47,454	-	9,492	37,962
Purchase of Large Rigid Hull Inflatable rescue craft .	248	318	314	4	-

Figure 8-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Marine/ Canadian Coast Guard (Cont'd)

	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1987	Estimates 1987-88	Future Years' Requirements
COAST GUARD LONG TERM CAPITAL INVESTMENT PLAN (CG LTCIP)					
NEWFOUNDLAND					
St. John's -					
Buoy Maintenance Facility....	-	1,312	-	113	1,199
Hopedale -					
Restore Communications Facilities	-	1,252	-	554	698
St. Anthony -					
Relocate CGRS Receiver	460	460	440	20	-
Red Head -					
Restore CGRS Receiver	-	264	-	264	-
Majors Path -					
Restore CGRS Receiver	-	420	-	24	396
NOVA SCOTIA					
Dartmouth -					
Land and Second Access	4,565	892	471	421	-
Halifax -					
Antenna System Refurbishment and Replacement VCS Receiver Site	404	519	187	332	-
Maughers Beach -					
Breakwater Rehabilitation ...	2,500	2,500	50	2,450	-
Sydney -					
Replace Receiver Site and Construct Radio Ops/ Maintenance/TAM Office	2,166	1,212	1,199	13	-
Canso Canal -					
Dewater and Replace Worn Underwater Components	1,935	2,299	-	98	2,201
NEW BRUNSWICK					
Miramichi Bay -					
Establish Two Ranges	462	462	278	184	-

Figure 8-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Marine/ Canadian Coast Guard (Cont'd)

	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1987	Estimates 1987-88	Future Years' Require-ments
COAST GUARD LONG TERM CAPITAL INVESTMENT PLAN (CG LTCP) (Cont'd)					
QUEBEC					
Repair and Replace Northern Antenna	1,189	999	-	237	762
Data Acquisition and Distribution System	-	990	655	335	-
Office Automation Equipment	457	606	-	606	-
Sorel - Reconstruct Workshop	5,453	5,451	494	2,018	2,939
Quebec - VTS Radar	8,830	6,666	309	4,103	2,254
Replace Crane	398	259	-	259	-
Coral Harbour - Maritime Mobile Communications	359	437	368	69	-
ONTARIO					
Lightstation Power Supply	268	1,280	313	180	787
Containment Cells, Great Lakes	-	2,500	1,500	1,000	-
Parry Sound - Base Reconstruction	15,252	15,064	14,986	78	-
Long Point - Lightstation Erosion Protection	-	980	-	980	-
Thunder Bay - Sub-District Storage Building	-	934	-	934	-
MANITOBA					
Selkirk - Sub-District Wharf Reconstruction	-	448	-	414	34

Figure 8-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Marine/ Canadian Coast Guard (Cont'd)

	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1987	Estimates 1987-88	Future Years' Requirements
COAST GUARD LONG TERM CAPITAL INVESTMENT PLAN (CG LTCP) (Cont'd)					
BRITISH COLUMBIA					
Radio Communications	304	304	158	146	-
Hunter Point -					
MF Remote Tranceiver Sites, Queen Charlotte Is.	1,305	1,309	-	727	582
Prince Rupert -					
Replace Lightstation Dwellings	928	928	223	109	596
Victoria -					
Replace Family Dwellings at Lightstations	790	790	-	114	676
Pollution Control Equipment Storage Building	952	870	735	135	-
Vancouver -					
Pollution Control Equipment Storage Building	593	593	-	593	-
NORTHWEST TERRITORIES					
Maritime Mobile Communications in Western Arctic (Phase I)	790	790	401	389	-
Maritime Mobile Communications in Western Arctic (Phase II & III)	8,996	8,067	201	2,959	4,907
Hay River -					
New District Administration/Telecommunications Building	1,229	984	952	32	-
Erosion Protection	399	318	293	25	-
Wharf Renewal	491	424	409	15	-
MULTI-PROVINCE					
VHF Filler Sites (Nova Scotia and New Brunswick)	1,078	909	361	235	313
Site Safety and Security Protection (Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island)	503	612	365	247	-

Figure 8-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Marine/ Canadian Coast Guard (Cont'd)

	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1987	Estimates 1987-88	Future Years' Requirements
COAST GUARD LONG TERM CAPITAL INVESTMENT PLAN (CG LTCP) (Cont'd)					
HEADQUARTERS					
Automated Certification and Examination System ...	-	300	-	150	150
Capital Investment Plan for Bases and Sub-Bases ..	1,044	955	630	325	-
Replace Single Channel Receivers	1,544	1,540	1,410	130	-
Replace Transmitters 400-535 Khz	945	846	826	20	-
New Generation Communications Control System	5,998	5,998	2,431	3,567	-
National Radio Beacon Replacement Program	1,846	655	540	65	50
Replacement of URSA MINOR Racons	800	780	750	30	-
EPIRBs for CCG Vessels	669	669	-	300	369
Helicopter Homing Beacons .	1,014	982	845	137	-
Shipboard Communications Console Replacement	2,502	2,504	2,418	86	-
VHF Direction Finders	3,028	3,028	-	100	2,928
Hard Copy Communications for CCG Vessels	2,610	3,254	-	1,185	2,069
Lightstation Monitoring Program	7,440	7,087	3,448	3,639	-

Figure 8-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Marine/ Canadian Coast Guard (Cont'd)

	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1987	Estimates 1987-88	Future Years' Requirements
HARBOURS AND PORTS ASSET MANAGEMENT P[illegible]					
NEWFOUNDLAND					
St. Lawrence -					
Wharf Extension	1,556	2,124	2,003	121	-
Argentia -					
Fleet Dock Reconstruction ...	10,683	15,023	163	4,880	9,980
St. Lewis -					
Wharf Reconstruction	1,403	1,403	-	83	1,320
St. Anthony -					
Extend Wharf and Landfill ...	839	839	85	754	-
Charlottetown -					
Wharf Reconstruction	906	906	-	86	820
Wharf Extension	388	732	48	652	32
Black Tickle -					
Wharf Reconstruction	1,245	1,278	42	1,021	215
Goose Bay -					
Shed Reconstruction	2,623	2,784	161	1,300	1,323
PRINCE EDWARD ISLAND					
Souris -					
Port Development and Land Acquisition	5,774	8,534	663	5,040	2,831
NOVA SCOTIA					
Pugwash -					
Wharf Reconstruction	3,227	2,257	262	1,995	-
Shelbourne -					
Wharf Reconstruction	-	1,300	200	1,100	-
Annapolis Royal -					
Wharf Replacement	-	1,652	75	1,476	101
NEW BRUNSWICK					
Sand Point -					
L-shaped Wharf and Back Up Land	7,500	8,870	271	7,886	713

Figure 8-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Marine/ Canadian Coast Guard (Concl'd)

	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1987	Estimates 1987-88	Future Years' Requirements
HARBOURS AND PORTS ASSET MANAGEMENT PLAN (HPAMP) (cont'd)					
QUEBEC					
Saint Augustin -					
Wharf Reconstruction	5,799	5,905	397	2,891	2,617
Matane -					
Open Storage Area	5,211	4,616	275	3,673	668
Sandy Beach -					
Wharf Reconstruction	14,622	11,032	9,920	1,112	-
Harrington Harbour -					
Wharf Reconstruction	1,000	1,512	100	967	445
Tête à la Baleine -					
Wharf Reconstruction	3,500	4,475	195	89	4,191
Trois Pistoles -					
Wharf Reconstruction	12,014	12,014	-	207	11,807
Cap-aux-Meules -					
Wharf Reconstruction	1,805	2,967	650	2,317	-
Tadoussac -					
Replace Pilings	5,637	5,205	135	4,542	528
Les Mechins -					
Wharf Reconstruction	-	5,500	230	145	5,125
Lotbiniere -					
Harbour Improvements	-	302	234	68	-
Baie Comeau -					
Harbour Restoration	-	10,050	-	350	9,700
St Ignace de Loyola -					
Wharf Reconstruction	2,220	3,450	-	125	3,325

Figure 8-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Aviation

	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1987	Estimates 1987-88	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SYSTEM					
The following abbreviations are used in the project listing below:					
ASDE Airport Surface Detection Equipment					
DF Direction Finder					
DME Distance Measuring Equipment					
DVOR Doppler Very High Frequency Omni-Range Equipment					
EDM Electronic Duty Manager					
FSS Flight Service Station					
HF High Frequency					
ILS Instrument Landing System					
MACS Modular Aeronautical Communication Switch					
MLS Microwave Landing System					
NDB Non-Directional Beacon					
PAL Peripheral Communication Control					
RCO Remote Control Outlet					
RVR Runway Visual Range					
TACAN Tactical Air Navigation Aid					
VHF Very High Frequency					
VOR Very High Frequency Omni-Directional Range Equipment					
VOT Very High Frequency Omni Test Equipment					
Headquarters - Ottawa					
Central Procurement:					
VOR/DME	43,010	43,010	613	8,692	33,705
Modular Aeronautical Communications Switch	47,765	47,765	7,564	11,948	28,253
VHF Mobile transmitters - receivers	2,619	7,932	364	1,813	5,755
Replace tube type ILS	5,200	6,211	4,877	610	724
Communications equipment for FSS	5,416	5,416	925	2,851	1,640
Multi-Channel Magnetic Recording	625	625	584	41	-
EDM workstation enhancements	2,056	2,056	663	1,393	-
Radar Automation Modernization Program (RAMP)	810,504	803,304	260,213	138,432	404,659
Aeronautical communications flight inspection.	887	887	248	639	-
Satellite and other long range communications techniques to civil aviation	416	416	184	232	-
Localizer/DME	1,083	916	216	441	259
VHF Direction Finder Navigational Aids	3,093	3,093	1,155	1,500	438
VOR/DME	9,669	9,669	7,475	1,139	1,055
ASDE Phase II	13,530	13,530	12,788	717	25
National Flight Data Processing	7,724	7,724	6,899	664	161

Figure 8-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Aviation (Cont'd)

	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1987	Estimates 1987-88	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
Improve Aviation Weather Services in Yukon & Northwest Territories ..	1,582	1,582	1,439	143	-
Costs associated with TACAN replacement program	4,132	4,455	289	3,292	874
Develop precision DME	450	450	326	124	-
VOT	895	895	660	235	-
Transmissometer retrofit .	1,507	1,507	361	771	375
Flight Data Display Evaluation Program	445	445	203	242	-
Automatic Testing Equipment for Radio Systems	-	992	25	550	417
Altimeter setting Instrument	-	953	100	561	292
MLS Project Office	2,900	2,760	2,690	70	-
Uninterruptible Power Units	-	18,000	86	28	17,886
Flight Progress Strip Printers	-	1,818	150	1,123	545
Meteorological Information Display System	-	460	264	196	-
Research & Development: Airport Security Systems	-	3,923	717	1,173	2,033
ILS Equipment	-	4,940	4,255	575	110
Tube-type ILS Replacement.	12,374	12,469	8,958	1,093	2,418
Precision Approach Landing Aids	-	960	700	260	-
ILS Integrity Study	-	489	311	108	70
Flight Data Systems Modernization Project - Specifications	-	2,488	1,202	1,286	-
VHF Direction Finder Navigational Aids	-	3,497	48	1,137	2,312
NEWFOUNDLAND					
Gander -					
Renovate Area Control Centre	-	391	49	342	-
Modify Automated Air Traffic Control System	334	334	281	53	-
Upgrade and automate FSS Operations	3,382	3,382	2,922	460	-
Wabush -					
Install VHF/DF	-	275	254	21	-

Figure 8-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Aviation (Cont'd)

	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1987	Estimates 1987-88	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
NEW BRUNSWICK					
Moncton Regional Office -					
Retrofit tube-type transmissometers	-	452	211	31	210
Install Frangible ILS localizer	394	341	314	27	-
QUEBEC					
Montreal -					
Install ASDE	3,368	3,367	3,215	152	-
Roberval -					
Install Localizer/DME ..	-	1,155	991	164	-
ONTARIO					
Bearskin Lake -					
Install NDB	-	736	13	723	-
Cat Lake -					
Install NDB	471	480	19	461	-
Chapleau -					
Install DVOR/DME	2,373	2,373	2	343	2,028
Fort Hope -					
Install NDB	457	457	329	128	-
Goderich -					
Install remote control outlet	267	267	143	124	-
Kapuskasing -					
Install VOR/DME	1,253	1,253	2	1	1,250
London -					
Replace tube type VOR/TACAN	871	871	458	413	-
Ottawa -					
Install ASDE	3,183	3,183	1,918	1,265	-
Pembroke -					
Upgrade PAL	388	387	164	223	-
Sarnia -					
Install RCO and relocate PAL	479	479	277	202	-
Install partial ILS	1,172	895	432	463	-
Toronto - Lester B. Pearson -					
Amend registered zoning runway 06R-24L	308	367	237	130	-
Replace Regional Air Traffic Simulators Communication Equipment	571	537	511	26	-
Replace ASDE	-	1,992	1,980	12	-

Figure 8-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Aviation (Cont'd)

	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1987	Estimates 1987-88	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
ONTARIO (Cont'd)					
Toronto Island -					
Install MLS and supporting infrastructure	6,510	6,510	2,921	1	3,588
Replace Control Tower ..	3,141	3,138	2,878	260	-
Toronto Regional Office -					
Area Control Centre Reconfiguration	385	385	360	25	-
Trenton -					
Install VOR/TACAN	617	617	497	35	85
MANITOBA					
God's Lake -					
Install NDB	274	274	15	259	-
Winnipeg -					
Establish new Area Control Centre	28,307	27,095	23,562	2,741	792
SASKATCHEWAN					
Swift Current -					
Replace VOR	420	420	377	43	-
ALBERTA					
Calgary -					
Construct Air Operations Buildings/Control Tower	16,376	16,341	6,373	731	9,237
Consolidate Communication Facilities	314	314	25	255	34
Install ASDE	2,900	2,862	1,769	1,079	14
Edmonton -					
Replace HF communication equipment	1,066	1,066	982	41	43
Springbank -					
Construct FSS facilities	378	699	536	163	-
BRITISH COLUMBIA					
Dawson Creek -					
Upgrade FSS facilities .	1,642	1,642	227	24	1,391
Port Hardy -					
Relocate FSS	1,121	927	76	851	-
Prince George -					
Replace DME/VOR	849	798	295	1	502

Figure 8-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Aviation (Concl'd)

	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1987	Estimates 1987-88	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
BRITISH COLUMBIA (Cont'd)					
Terrace -					
Construct new floor for FSS	1,491	1,400	475	**925**	-
Victoria -					
Expand Control Tower	-	3,125	951	**1,903**	271
Williams Lake -					
Install ILS	2,849	2,967	406	**1,652**	909
NORTHWEST TERRITORIES					
Cambridge Bay -					
Install VHF/DF in FSS	298	298	115	**183**	-
Tuktoyaktuk -					
Upgrade FSS	2,929	2,929	70	**121**	2,738
AIRCRAFT SERVICES					
Headquarters					
Purchase 17 Canadair CL-215 water bombers	135,289	128,051	127,363	**688**	-

Figure 8-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Airports Authority

	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1987	Estimates 1987-88	Future Years' Requirements
AIRPORTS AUTHORITY GROUP					
CENTRAL PROCUREMENT					
Headquarters - Ottawa					
Snowblowers	4,793	3,740	1,649	1	2,090
Runway sweepers	2,420	1,470	640	830	-
Crash, Fire and Rescue services implementation plan	32,076	32,076	9,682	20,394	2,000
Energy Program Retrofits for various sites .	4,975	4,975	2,985	995	995
Replace and Install Interruptible power units for various sites.	-	11,330	302	2,052	8,976
Modify passenger transfer vehicles	745	745	50	695	-
MAJOR FEDERAL AIRPORTS					
NOVA SCOTIA					
Halifax International Airport					
Install air conditioning .	7,136	7,136	383	3,300	3,453
Replace air terminal building curtain walls .	2,970	2,922	2,757	165	-
Resurface runway 06/24 ...	-	4,931	-	4,931	-
QUEBEC					
Mirabel International Airport					
Repairs to roof	2,124	2,151	730	172	1,249
Major repairs to roof Phase II	3,793	3,793	924	849	2,020
Repair underground sewage chamber	468	513	190	203	120
ONTARIO					
Ottawa National Airport					
Air terminal complex development	52,860	52,865	52,665	200	-
Rebuild ground power service system	923	470	370	100	-
Relocate communications and Power Cables Apron I	-	444	404	40	-

Figure 8-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Airports Authority (Cont'd)

	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1987	Estimates 1987-88	Future Years' Requirements
MAJOR FEDERAL AIRPORTS (Cont'd)					
ONTARIO (Cont'd)					
Lester B. Pearson International Airport					
Modify fire protection system	1,853	2,259	1,951	308	-
Replace baggage information display equipment	425	448	40	408	-
Replace airfield lighting cable	1,784	1,787	605	1,182	-
Modify public parking facilities	481	460	231	229	-
Major repairs Terminal 1 apron	3,404	3,271	2,796	475	-
Mechanical modifications Terminal 1	3,890	3,890	300	2,921	669
Modify Terminal 1 passenger finger	4,005	4,469	2,546	1,923	-
Modify US Preclearance TI	5,000	6,359	1,559	4,800	-
Rebuild portions of Terminal 2 apron phase 3	821	599	547	52	-
Replace Terminal 2 carpets	663	676	224	183	269
Modify designated exit doors	-	357	327	30	-
Build airside road access runway 15-33	-	2,221	-	2,221	-
MANITOBA					
Winnipeg International Airport					
Air terminal building modifications	32,330	32,348	28,551	3,297	500
Reconstruct apron 1	13,805	13,805	2,993	3,380	7,432
Asbestos removal administration building	-	5,814	88	1,225	4,501
Terminal roadway modifications	-	5,387	200	3,700	1,487
Restore runway 07-25	-	1,906	-	1,906	-
ALBERTA					
Calgary International Airport					
Expand Canadian inspection services facility	7,923	6,079	5,071	1,008	-
Resurface runway 16-34	3,101	3,858	40	3,818	-
Repair storm drainage Phase II	1,953	1,948	1,265	683	-

Figure 8-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Airports Authority (Cont'd)

	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1987	Estimates 1987-88	Future Years' Requirements
MAJOR FEDERAL AIRPORTS (Cont'd)					
ALBERTA (Cont'd)					
Edmonton International Airport					
Replace field electrical centre	2,460	2,460	68	95	2,297
Restore pavement Apron 1	-	2,038	1,000	1,038	-
Replace powerlite switch gear	-	303	19	284	-
BRITISH COLUMBIA					
Vancouver International Airport					
Improve drainage system	3,383	4,238	2,518	1,720	-
Rebuild drainage system	973	962	70	892	-
Replace flood boxes and pumping station	1,694	1,132	84	1,048	-
Convert heating and air conditioning	-	501	70	431	-
Upgrade baggage system	-	1,703	-	1,703	-
Replace field light regulators	-	978	63	915	-
FEDERAL DEPENDENT AIRPORTS					
NEWFOUNDLAND					
Deer Lake -					
Construct storage building	-	630	11	619	-
Gander -					
Replace transmitter building	-	280	267	13	-
Replace ducts and cables	-	344	-	344	-
Replace sewage treatment plant	-	998	500	1	497
St. Anthony -					
Construct airport complex and associated facilities	12,247	11,291	10,991	300	-

Figure 8-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Airports Authority (Cont'd)

	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1987	Estimates 1987-88	Future Years' Requirements
FEDERAL DEPENDENT AIRPORTS (Cont'd)					
NEWFOUNDLAND (Cont'd)					
St. John's -					
Resurface apron and taxiways in the general aviation area	3,542	3,542	176	3,366	-
Restore runway 02-20 and taxiways F and D	6,180	6,180	20	6,160	-
Goose Bay -					
Restore runway 08-26 and taxiways A, B, and C	4,312	4,312	645	3,667	-
Install steel siding and insulation	996	996	97	899	-
PRINCE EDWARD ISLAND					
Charlottetown -					
Restore portion runway 03-21	-	962	-	962	-
NOVA SCOTIA					
Yarmouth -					
Repairs to runway 15-33 and taxiway B	-	512	-	512	-
NEW BRUNSWICK					
Charlo -					
Resurface runway 13 ..	-	1,185	-	1,185	-
Fredericton -					
Expand air terminal building	3,586	3,653	273	2,546	834
Resurface runway 15-33	-	1,578	-	1,578	-
Restore runway 09-27	-	822	-	822	-
Moncton -					
Expand and modify maintenance garage ..	813	813	713	100	-

Figure 8-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Airports Authority (Cont'd)

	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1987	Estimates 1987-88	Future Years' Requirements
FEDERAL DEPENDENT AIRPORTS (cont'd)					
NEW BRUNSWICK (Cont'd)					
Saint John -					
Construct water and sewer services	-	1,026	61	965	-
QUEBEC					
Fort Rupert -					
Develop new airport ..	5,563	5,471	5,461	10	-
Natashquan -					
Procure gravel and reinforcements of curbs	821	911	753	158	-
Quebec -					
Upgrade maintenance building	-	775	-	775	-
Sept-Iles -					
Repair drainage system	-	2,044	42	2,002	-
St. Jean -					
Extend runway	2,988	3,665	203	3,462	-
Val d'Or -					
Redevelop airport	7,693	7,693	7,527	166	-
ONTARIO					
Hamilton -					
Construct maintenance building	2,366	1,397	140	1,257	-
Oshawa -					
Resurface runway 04-22	654	1,186	82	1,104	-
Pickering -					
Land acquisition	118,434	118,019	117,919	100	-
Red Lake -					
Restore runway 08-26	-	2,220	-	2,220	-

Figure 8-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Airports Authority (Cont'd)

	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1987	Estimates 1987-88	Future Years' Requirements
FEDERAL DEPENDENT AIRPORTS (Cont'd)					
ONTARIO (Cont'd)					
Sarnia -					
Upgrade runway 14-32 .	-	923	51	872	-
Sault Ste. Marie -					
Replace perimeter fence	303	303	18	285	-
Toronto Island Airport -					
Improvements for continued general aviation	-	2,647	2,131	516	-
Improve utilities and drainage	-	1,228	-	93	1,135
Upgrade water system .	-	1,165	-	93	1,072
MANITOBA					
Churchill -					
Restore Airport Emergency Services ..	402	718	63	124	531
Convert oil heat to electric	-	645	569	76	-
Thompson -					
Stone-column tests ...	468	395	365	30	-
Develop northside	5,049	5,049	979	4,070	-
SASKATCHEWAN					
Lac La Ronge -					
Construct terminal and flight services building	-	2,894	-	1,264	1,630
Saskatoon -					
Restore Taxiway C	625	649	-	649	-
Restore runway 08-26 .	-	3,483	-	3,483	-
Replace powerlite switch gear	-	263	223	40	-
ALBERTA					
Grande Prairie -					
Upgrade water supply .	454	454	16	438	-
Air terminal building.	3,278	3,278	1,241	56	1,981
Upgrade sewage facilities	560	546	24	522	-
Overlay taxiways A, B, and C with lighting	579	605	2	603	-

Figure 8-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Airports Authority (Cont'd)

	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1987	Estimates 1987-88	Future Years' Requirements
FEDERAL DEPENDENT AIRPORTS (Cont'd)					
ALBERTA (Cont'd)					
Grand Prairie (Cont'd)					
Construct new entrance road	-	832	10	17	805
Lethbridge -					
Air terminal building.	2,478	2,478	811	45	1,622
Overlay runway 12-30 .	1,040	831	731	100	-
BRITISH COLUMBIA					
Abbotsford -					
Overlay runway 06-24 .	-	1,361	-	1,361	-
Fort Nelson -					
Replace water supply and distribution	-	944	37	907	-
Fort St. John -					
Restore groundside ...	6,469	6,469	1,805	4,664	-
Extend the firehall ..	281	274	27	247	-
Replace high intensity approach lighting ...	-	439	-	16	423
Construct new field electrical centre ...	-	1,281	35	60	1,186
Restore runway 11-29 taxiways and apron ..	-	2,333	-	2,333	-
Prince George -					
Replace fire pump and controls	-	444	27	417	-
Restore water supply main and meter	-	357	23	334	-
Sandspit -					
Rebuild combined firehall and maintenance garage ..	2,583	2,583	2,112	471	-
Smithers -					
Renovate Taxiways A&B.	-	609	53	556	-
Williams Lake -					
Overlay runway 11-29 and taxiway A	-	2,387	29	2,358	-
NORTHWEST TERRITORIES					
Baker Lake -					
Construct maintenance garage	2,887	2,887	2,000	887	-

Figure 8-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Airports Authority (Cont'd)

	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1987	Estimates 1987-88	Future Years' Requirements
FEDERAL DEPENDENT AIRPORTS (Cont'd)					
NORTHWEST TERRITORIES (Cont'd)					
Replace existing dwellings	2,879	2,344	1,317	627	400
Upgrade airport access road	1,875	1,875	354	1,521	-
Frobisher -					
Connect to city water and sewer system	-	324	-	30	294
Inuvik -					
Replace lighting regulators	-	1,077	-	24	1,053
Nanisivik -					
Restore runway 11-29 .	3,887	3,886	3,428	458	-
Norman Wells -					
Rebuild power distribution system .	847	831	84	747	-
Construct combined services building ...	6,651	5,749	388	2,500	2,861
Restore runway 08-26, taxiways and apron	-	2,707	-	2,707	-
Resolute Bay -					
Replace central heating plant	-	2,482	-	2,482	-
Tuktoyaktuk -					
Procure and apply crushed gravel	2,538	1,725	242	331	1,152
Yellowknife -					
Expand air terminal building	8,363	8,656	234	3,199	5,223
DEVELOPMENT AIRPORTS					
QUEBEC					
Quebec Region -					
Manage nouveau Quebec (INUIT) Program	1,532	1,532	954	132	446
NORTHWEST TERRITORIES					
Fort Liard -					
Develop airport to Arctic (C) standard ..	2,144	2,144	1,731	413	-

Figure 8-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Airports Authority (Concl'd)

	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1987	Estimates 1987-88	Future Years' Requirements
DEVELOPMENT AIRPORTS (Cont'd)					
NORTHWEST TERRITORIES (Cont'd)					
Pangnirtung -					
Restore apron	-	1,960	55	1,241	664
Pond Inlet -					
Restore apron	-	3,466	-	147	3,319
Whale Cove -					
Construct passenger shelter	974	898	886	12	-
YUKON					
Old Crow -					
Construct gravel overlay	875	827	172	655	-

Figure 8-5: Details of Major Capital Projects ($000) - Departmental Administration

	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1987	Estimates 1987-88	Future Years' Requirements
PERSONNEL					
NOVA SCOTIA					
Sydney - Canadian Coast Guard College:					
Boat House and Machine Shop Construction	9,894	10,529	8,868	1,661	-
College Expansion	14,685	14,050	13,751	299	-

4. Transfer Payments

Planned transfer payments of $287.1 million in 1987-88 represent 12.7% of total net budgetary expenditures for the Department. Figure 8-6 provides summary information on the levels of grants and contributions distributed among the department's Activities. Figure 8-7 is a listing of all grants and contributions made by the Department.

Figure 8-6: Transfer Payments by Activity ($000)

Activity	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86	For Details See Page
Policy and Coordination				8-28
Grants	33,187	20,644	23,995	
Contributions*	194,560	207,211	260,996	
	227,747	227,855	284,991	
Marine/Canadian Coast Guard				8-29
Grants	19	19	13	
Contributions	9,250	2,015	1,001	
	9,269	2,034	1,014	
Aviation				8-30
Grants	25	25	19	
Contributions	725	475	570	
	750	500	589	
Airports Authority				8-30
Contributions	40,088	45,100	38,230	
Surface				8-31
Grants	-	100	100	
Contributions	9,260	10,565	9,955	
	9,260	10,665	10,055	
Departmental Administration				8-31
Grants	20	20	20	
Contributions	-	-	1,000	
	20	20	1,020	
Total Department				
Grants	33,251	20,808	24,147	
Contributions	253,883	265,366	311,752	
Total Transfer Payments	287,134	286,174	335,899	

* Includes statutory payment of $3,000,000 in 1987-88 in respect of termination of tolls at Victoria Bridge. ($2,900,000 in 1986-87 and $2,968,000 in 1985-86)

Figure 8-7: Details of Transfer Payments - Policy and Coordination ($)

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
Grants			
Water Transport			
Province of British Columbia	**16,150,000**	15,379,000	14,895,955
Province of Newfoundland	**-**	-	2,361,685
Province of Quebec	**-**	-	2,965,126
Grants to universities, organisations, students and individuals for transportation research	**37,000**	115,000	1,123,225
Prince Rupert Grain Study	**-**	150,000	-
Montreal Commuter Train System	**17,000,000**	5,000,000	2,648,553
Total Grants	**33,187,000**	20,644,000	23,994,544
Contributions			
Transportation studies at universities	**-**	23,000	523,384
Transportation research and demonstrations	**-**	-	11,880
Traffic control and regulation system in Montreal - Quebec ERDA	**2,250,000**	500,000	649,694
Roads and Transportation Association of Canada	**185,000**	185,000	206,685
Transportation Development Initiatives under the Manitoba ERDA	**2,450,000**	2,450,000	310,358
Transportation of Disabled Persons	**650,000**	600,000	577,592
Newfoundland Highway strengthening and improvements	**-**	-	1,041,787
Maritime Provinces Highway strengthening and improvements	**-**	10,051,000	23,157,310
Special Highway Program	**-**	-	28,275,758
Highway Improvements under General Development Agreements/ERDA Agreements			
- Newfoundland	**20,550,000**	18,750,000	7,742,681
- New Brunswick	**19,716,000**	11,400,000	20,355,659
- Quebec	**14,100,000**	2,802,000	-
- Prince Edward Island	**4,535,000**	210,000	-
Yellowhead Highway	**12,000,000**	-	-
Ferry and Coastal Freight Services	**10,682,000**	10,510,000	10,002,683
Atlantic Container Express	**-**	-	2,500,000
Newfoundland Freight Transportation Program	**20,400,000**	12,700,000	-
Canada-Manitoba Subsidiary Agreement - Churchill	**2,000,000**	5,000,000	3,198,767
Prairie Branch Line Rehabilitation	**60,300,000**	90,094,000	97,765,000
Leasing of Grain Cars	**17,742,000**	17,246,000	16,222,093
Purchase of Hopper Cars	**-**	-	38,834,693
Grain System Improvement Reserve	**-**	17,000,000	-
Gare du Palais, Quebec	**-**	-	1,875,000
Thunder Bay Rail Issue Task Force	**-**	-	1,915
Trucking Subsidy	**-**	-	6,601
Canada Grain Council/Grainbase	**-**	90,000	90,000
Newfoundland Supplementary Pensions	**2,000,000**	2,400,000	1,711,850
Prince Edward Island Provident Fund	**2,000,000**	2,300,000	2,965,885
Victoria Jubilee Bridge (Statutory)	**3,000,000**	2,900,000	2,968,288
Total Contributions	**194,560,000**	207,211,000	260,996,063
Total Transfer Payments	**227,747,000**	227,855,000	284,990,607

Figure 8-7: Details of Transfer Payments (Cont'd) - Marine/ Canadian Coast Guard

	Estimates 1987-88 $	Forecast 1986-87 $	Actual 1985-86 $
Grants			
Grant to the Writer's Federation of Nova Scotia for the Evelyn Richardson Memorial Literary Award	**150**	150	150
Grants to Institutions Assisting Sailors:			
Welland Canal Mission for Sailors	**300**	300	300
Missions to Seamen, Toronto, Ontario	**300**	300	300
Seamen's Mission Society, Saint John, N.B.	**200**	200	200
British Sailor's Society (Canada)	**10,000**	10,000	10,000
Mariners' House of Montreal, Montreal, P.Q.	**600**	600	600
Missions to Seamen, Lakehead Branch	**300**	300	300
Missions to Seamen, Sarnia and Windsor	**300**	300	300
Seafarers' Club, Prince Rupert, B.C.	**300**	300	300
Grant to the Canada Safety Council	**1,667**	1,667	0
Grant to the Canadian Port and Harbour Association	**5,000**	5,000	0
Total Grants	**19,117**	19,117	12,450
Contributions			
Fees for membership in the International Association of Lighthouse Authorities and for membership in the Permanent International Association of Navigational Congresses	**-**	-	4,368
Contribution to the Canadian Red Cross Society	**250,000**	250,000	250,000
Payment to the Regional Canadian Marine Rescue Auxiliaries	**1,000,000**	715,000	549,854
Contribution to the Centre for Cold Oceans Resource Engineering (C-Core) to support its research and development program	**-**	50,000	50,000
Contribution to the Highway Improvement Program (Pont Laviolette) under the Canada-Quebec Subsidiary Agreement on Transportation Development	**8,000,000**	1,000,000	-
Contribution for the construction of ferry wharves at Ile Verte, P.Q.	**-**	-	147,000
Total Contributions	**9,250,000**	2,015,000	1,001,222
Total Transfer payments	**9,269,117**	2,034,117	1,013,672

Figure 8-7: Details of Transfer Payments (Cont'd) - Aviation

	Estimates 1987-86	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
Grants			
Royal Canadian Flying Clubs Association	**25,000**	25,000	18,750
Total Grants	**25,000**	25,000	18,750
Contributions			
Air Cadet League of Canada for Cadet Training Scholarship	**25,000**	25,000	25,000
Perimeter Airlines (Inland) Ltd.	-	-	8,750
Payments to other government or international agencies for the operation and maintenance of airports, air navigation and airways facilities	**625,000**	216,000	56,365
Contribution to CEGEP Saint-Jean-sur-Richelieu for air traffic controller training program	-	159,000	407,503
Contribution to flying clubs, schools and instructors	**75,000**	75,000	72,563
Total Contributions	**725,000**	475,000	570,181
Total Transfer Payments	**750,000**	500,000	588,931

Figure 8-7: Details of Transfer Payments - Airports Authority

	Estimates 1987-86	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
Contributions			
Contributions toward the operation of air services	-	-	132,159
Contribution for the operation of municipal or other airports	**16,905,000**	22,000,000	18,762,461
Contribution to assist in the establishment of, or improvements to, municipal, local, local commercial, or other airports and related facilities	**23,183,000**	23,100,000	19,335,562
Total Transfer Payments	**40,088,000**	45,100,000	38,230,182

Figure 8-7: Details of Transfer Payments (Cont'd) - Surface

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
Grants			
Operation Lifesaver	-	100,000	100,000
Total Grants	-	100,000	100,000
Contributions			
Railway Relocation and Crossing	8,000,000	9,778,000	9,884,974
Regina Railway Relocation	1,173,000	-	-
Victoriaville Rail Realignment	-	700,000	-
Countermeasures Research	87,000	87,000	70,630
Total Contributions	9,260,000	10,565,000	9,955,604
Total Transfer Payments	9,260,000	10,665,000	10,055,604

Figure 8-7: Details of Transfer Payments - Departmental Administration

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
Grants			
National Transportation Week Committee	20,000	20,000	20,000
Contributions			
Contributions to Provinces regarding Expo 86 participation	-	-	1,000,000
Total Transfer Payments	20,000	20,000	1,020,000

5. Revenue

Transport Canada has vote-netting authority of $992.5 million for 1987-88. This decreases the requirement for funding through appropriations by 30.6% of gross budgetary program expenditures. In addition, certain other revenues collected by Transport Canada are not available to the program and are credited directly to the Consolidated Revenue Fund (CRF).

Figure 8-8 provides a summary of both vote-netting and CRF revenues by Activity.

Figure 8-8: Summary of Revenues by Activity ($000)

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
Vote-netting Revenue			
Policy & Coordination	-	-	-
Marine/Canadian Coast Guard	13,244	13,105	13,103
Aviation	191,918	146,800	133,990
Airports Authority	779,036	711,500	622,139
Surface	-	-	-
Departmental Administration*	8,327	7,099	5,902
	992,525	878,504	775,134
Revenue Credited to the CRF			
Policy & Coordination	6,003	6,928	10,940
Marine/Canadian Coast Guard	23,974	22,814	19,470
Aviation	17	16	16
Airports Authority	2,307	2,196	2,112
Surface	100	100	74
Departmental Administration	600	600	600
	33,001	32,654	33,212
Total Revenues	1,025,526	911,158	808,346

*Net of recoveries to the Stores Revolving Fund.

Details concerning specific sources of revenues/recoveries are contained in the Other Information section, starting on page 8-43.

6. Loans, Investments and Advances

Loans, investments and advances made by Transport Canada amount to $2.0 million in 1987-88. Summary data are presented in Figure 8-9.

Figure 8-9: Loans, Investments and Advances ($000)

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
Loans			
Policy and Coordination			
Loan to St. John's Port Corporation	2,000	-	-
Loan to Halifax Port Corporation	-	-	6,781
	2,000	-	6,781

The various loans currently outstanding are summarized in Figure 8-10. All interest collected from these loans is credited to the Consolidated Revenue Fund.

Figure 8-10: Outstanding Loans ($)

Debtor and Purpose	Balance Mar 31/87	Maturity Dates	Interest Rates	Scheduled Repayment 1987-88 Principal	Interest
Policy and Coordination					
Loans to the Canada Ports Corporation for the following major ports:					
St. John's	1,514,454	2000	9.33	56,833	141,299
Halifax	4,400,000	1996	10.00	276,080	440,000
Saint John	6,665,062	2000	12.43	-	828,467
	512,155	2002	15.625	-	80,024
	4,243,084	1998	11.125	-	472,043
	1,973,102	1998	11.00	-	217,041
	4,601,413	1999	11.875	-	546,418
	2,569,795	2005	11.625	-	298,739
Belledune	956,428	2000	6.44	44,125	61,594
Chicoutimi	675,272	2000	9.09	25,785	61,382
Montreal	7,711,770	2000	6.25	360,575	481,986
Vancouver	4,333,420	2000	7.50	185,459	325,006
	40,155,955	-	-	948,857	3,953,999

Figure 8-10: Outstanding Loans ($) (Cont'd)

Debtor and Purpose	Balance Mar 31/87	Maturity Dates	Interest Rates	Scheduled Repayment 1987-88 Principal	Scheduled Repayment 1987-88 Interest
Policy and Coordination (Cont'd)					
Loans to Saint John Harbour Bridge Authority					
Saint John	10,858,650	2020	6.88	91,622	724,666
	1,853,236	2020	7.06	15,001	130,625
	838,127	2020	7.375	6,103	61,701
	547,511	2020	8.50	2,979	46,476
	14,097,524			115,705	963,468
Total Policy and Coordination	54,253,479			1,064,562	4,917,467
Marine/Canadian Coast Guard					
Loans to Harbour Commissions					
Hamilton	40,597	1987	5.56	40,597	1,129
	42,143	1987	6.06	42,143	1,277
	675,000	2000	4.125	50,000	27,328
Lakehead	211,296	1989	7.44	79,927	14,256
Port Alberni	722,886	1991	8.06	142,470	51,015
Loan to the City of Montreal					
Atwater Tunnel	472,442	1991	3.125	88,951	14,764
Total Marine/Canadian Coast Guard	2,164,364			444,088	109,769
Total Program	56,417,843			1,508,650	5,027,236

7. Net Cost of Program

The Department's Estimates include only those expenditures to be charged to the voted appropriations and statutory payments, less the receipts and revenues credited to the vote. Other cost items, as well as receipts credited to the Consolidated Revenue Fund, must also be considered in determining the full cost of operating the program.

Figure 8-11: Net Cost of Program ($000)

	1987-88					1986-87
	Gross Expenditures	Add Other Costs	Total Costs	Deduct Revenue	Net Cost	Forecast Net Cost
Total Department	3,248,047	63,314	3,311,361	1,025,526	2,285,835	2,470,963

Figure 8-12 details the services provided without charge to the Department which make up a part of the Other Costs in Figure 8-11. A summary of revenues credited to the vote and receipts credited to the Consolidated Revenue Fund i.e. the "Deduct Revenue" column, above, was provided in Figure 8-8.

Figure 8-12: Services Provided Without Charge ($000)

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
By Other Departments			
Accommodation provided by the Department of Public Works	36,860	37,510	37,754
Accounting and cheque issue services provided by the Department of Supply and Services	3,214	2,436	2,169
Contributions Covering Employees' Share of insurance premium and cost provided by Treasury Board	19,777	18,603	14,693
Employee Compensation Payment provided by the Department of Labour	3,463	3,176	2,915
Total Costs of Services Provided by Other Departments	63,314	61,725	57,531

8. Revolving Funds Financial Statements

Until the end of fiscal year 1986-87, certain Transport Canada operations were carried out under two revolving fund frameworks, namely the Self Supporting Airports and Associated Ground Services and the Stores Revolving Funds. Effective April 1, 1987, the latter revolving fund is terminated.

Parliament has previously authorized a total drawdown of $80,000,000 for the Major Federal Airports Revolving Fund. The Fund operates under the continuing authority of the Adjustment of Accounts Act (S.C. 1980, c.17). The projected use of this authority as related to these Estimates is as follows:

Figure 8-13: Projected Use of Airports Revolving Fund Authority ($000)

	Estimates 1987-88
Anticipated Unused Authority as of April 1, 1987	153,742
1987-88 Main Estimates (net cash provided)	57,233
Anticipated Unused Authority as of April 1, 1988	210,975

Figure 8-14: Airports Revolving Fund Statement of Operations ($000)

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	420,787	391,700	476,334
Add: Amounts credited to the Appropriation Account after March 31	-	-	5,735*
	420,787	391,700	482,069
Operating Expenditures			
Airfield Services and Facilities	106,942	107,136	100,945
Air Terminal Services and Facilities	122,011	122,226	115,908
Industrial Services and Facilities	58,024	58,138	56,744
Items Not Requiring Use of Funds			
Depreciation	57,790	53,801	53,615
Interest Associated with Capital Contributed to the Fund	75,003	79,740	81,795
Services Provided and Received Without Charge	12,417	12,055	11,614
Add: Charges against the Appropriation Account after March 31	-	-	4,957*
	432,187	433,096	425,578
Net Profit (Loss)	(11,400)	(41,396)	56,491

* The 1985-86 Actual is on full accrual basis. Data for the 1987-88 Estimates and the 1986-87 Forecast are on a cash basis.

Figure 8-15: Statement of Changes in Financial Position ($000)

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual* 1985-86
Resources from operations			
Operations			
Net Profit (Loss) for the Year	**(11,400)**	(41,396)	56,491
Add: Depreciation	**57,790**	53,801	53,615
Interest Associated with Capital Contributed to the Fund	**75,003**	79,740	81,795
Services Provided and Received Without Charges	**12,417**	12,055	11,614
Others	**-**	-	363
Change in Current Assets and Liabilities	**-**	-	11,733**
Resources from Operations	**133,810**	104,200	215,611
Resources applied to operations			
Previous Year Account receivable and payable for 14 airports transferred to Financial Dependent Airports	**-**	-	22,972
Capital Requirements	**76,577**	89,800	93,714
Resources Applied to Operations	**76,577**	89,800	116,686
Net financial resources provided and change in the accumulated net charge against the Fund's Authority Account, during the year	**57,233**	14,400	98,925
Accumulated net charge against the Fund's Authority Account, beginning of the year	**92,077**	77,677	21,248
Accumulated net charge against the Fund's Authority Account, end of the year	**149,310**	92,077	77,677

* The 1985-86 Actual is on full accrual basis.

** The 1987-88 Estimates and the 1986-87 Forecast assumes no change in Working Capital.

Further details, showing the profit or loss by individual airport, are provided in Figures 8-19 to 8-21 on pages 8-41 and 8-42.

B. Other Information

1. Canadian Coast Guard Fleet

Distribution of the fleet's operating costs over the operational sub-activities is shown in Figure 8-16. Distribution of costs is based on actual and forecast utilization of the fleet.

Figure 8-16: Distribution of Fleet Operating Resources by Marine/ Coast Guard Sub-Activity ($000)

	Estimates 1987-88		Forecast 1986-87		Actual 1985-86	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Aids to Navigation						
Short Range Aids to Navigation	77,569	1,098	73,444	1,112	61,758	1,035
Long Range Aids to Navigation	491	-	477	1	489	3
Waterways Development, Maintenance and Protection	4,589	75	4,647	76	3,617	93
	82,649	1,173	78,568	1,189	65,864	1,131
Icebreaking and Arctic Operations						
Route Assistance through Ice-Infested Waters	58,116	828	53,204	833	39,428	709
Ice Management	4,475	56	4,338	57	5,556	105
Services to other government departments	10,813	156	9,881	158	10,642	162
	73,404	1,040	67,423	1,048	55,626	976
Marine Search and Rescue						
Search and Rescue operations	43,678	701	42,157	699	40,466	721
	199,731	2,914	188,148	2,936	161,956	2,828

2. Investment in the Coast Guard Fleet

Figure 8-17 summarizes the investment in vessels and aircraft.

Figure 8-17: Coast Guard Fleet - Estimated Replacement Cost ($000)

No. of Vessels and Aircraft	Vessel Type		Estimated Replacement Cost* (1984-85 dollars)
1	1300	Heavy Gulf Icebreaker	220,000
7	1200	Medium Gulf/River Icebreakers	945,000
10	1100	Major Navaid Tenders/Light Icebreakers	780,000
2	1050	Medium Navaids Tender/Light Icebreakers	96,000
11	1000	Medium Navaid Tenders/Ice Strengthened	495,000
3	900	Small Navaid Tenders/Ice Strengthened	99,000
7	800	Small Navaid Tenders	24,500
5	700	Special River Navaid Tenders	75,000
6	600	Large Search and Rescue Cutters	288,000
2	500	Intermediate Search and Rescue Cutters	26,000
7	400	Small Search and Rescue Cutters	25,200
17	300	Search and Rescue Lifeboats	68,000
2	200	Small Ice-strengthened Search and Rescue Cutters	8,000
8	100	Small Rescue Craft	8,800
199		Various-size workboats	18,126
33		Inshore Rescue Boats	1,960
35		Helicopters	122,900
4		Hovercraft	29,600
1		Fixed-wing aircraft	6,650
			3,337,736

* The estimated replacement cost is based upon either actual recent replacement costs or inflated historical costs.

Note: Assets have been listed to reflect broad vessel type categories and are not intended to properly reflect unit capabilities.

3. Maritime Pollution Claims Fund

Background

The Marine activity has within its accounts a trust account that provides for the operation of the Maritime Pollution Claims Fund, established February 15, 1972, by amendment to the Canada Shipping Act. From this fund, claims may be paid for losses caused by pollutants discharged from vessels in Canadian waters. Under the Act, a levy of 0.15¢ per ton was assessed against carriers of oil in bulk landed at or shipped from a port in Canada. This levy was revoked by a further amendment to the Act, effective September 1, 1976. The balance of the fund, at that time, was $40,189,441. The Department of Transport provides administrative support at no cost to the fund. An Administrator, appointed by the Governor in Council and reporting to the Minister of Transport, is responsible for the fund's operation.

Purpose

The fund was established to ensure payment to any claimant who has taken reasonable steps to recover from the shipowner the cost of remedial action or of actual loss or damage arising from the pollutant discharge and who has been unsuccessful in so recovering. Depending on the circumstances of each case, the Administrator of the fund is required to pay to the claimant the amount by which the established claim exceeds the limit of the shipowner's liability, any amount remaining unpaid after reasonable steps to effect recovery, any amount due from a ship that cannot be identified, and any interest due on delayed payments.

Figure 8-18 provides a statement for the period ended September 30, 1986:

Figure 8-18: Maritime Pollution Claims Fund ($000)

	At September 30, 1986
Net Levies (February '72 to September '76)	34,866
Add: Interest and penalties credited to the fund	85,057
	119,923
Less: Administration expenses	328
Claims settlements	2,825
	3,153
Balance in Fund	116,770

4. Major Federal Airports Revolving Fund

The Major Federal group of airports operates using commercially oriented accounting practices. The financial summaries presented in this sub-section show the profit or loss by individual airport. (Figures 8-19 to 8-21).

Figure 8-19: Major Federal Airports Revolving Fund Financial Summary by Airport - 1987-88 Estimates ($000)

Major Federal Airports	Operating Results			Capital Expenditures
	Revenue	Expenditures	Profit (Loss)	
Halifax	10,559	18,052	(7,493)	9,472
Montreal/Dorval	41,430	46,180	(4,750)	3,016
Montreal/Mirabel	28,826	53,418	(24,592)	3,309
Toronto/Lester B. Pearson	123,799	90,815	32,984	16,571
Ottawa	15,090	20,749	(5,659)	5,035
Winnipeg	13,729	21,873	(8,144)	16,160
Calgary	31,828	37,263	(5,435)	6,883
Edmonton	17,357	22,618	(5,261)	2,893
Vancouver	52,862	46,216	6,646	13,238
Air Transportation Tax*	85,307	-	85,307	-
Interest Associated with Capital	-	75,003	(75,003)	-
Total	420,787	432,187	(11,400)	76,577

Figure 8-20: Major Federal Airports Revolving Fund Financial Summary by Airport - 1986-87 Forecast ($000)

Major Federal Airports	Operating Results			Capital Expenditures
	Revenue	Expenditures	Profit (Loss)	
Halifax	9,600	17,855	(8,255)	5,013
Montreal/Dorval	38,300	45,677	(7,377)	6,436
Montreal/Mirabel	26,800	52,836	(26,036)	5,881
Toronto/Lester B. Pearson	115,700	89,890	25,810	16,245
Ottawa	13,900	20,523	(6,623)	15,868
Winnipeg	12,400	21,635	(9,235)	14,200
Calgary	29,900	36,857	(6,957)	10,485
Edmonton	16,200	22,371	(6,171)	4,586
Vancouver	47,400	45,712	1,688	11,086
Air Transportation Tax*	81,500	-	81,500	-
Interest Associated with Capital	-	79,740	(79,740)	-
Total	391,700	433,096	(41,396)	89,800

* Note: The change in revenue reflects a reduction in Air Transportation Tax revenues allocated to the Airports Revolving Fund. For an explanation of this change, refer to page 8-44.

Figure 8-21: Major Federal Airports Revolving Fund Financial Summary by Airport - 1985-86 Actual ($000)

Major Federal Airports	Operating Results			Capital Expenditures
	Revenue	Expenditures	Profit (Loss)	
Halifax	8,978	16,983	(8,005)	2,535
Montreal/Dorval	32,081	44,279	(12,198)	12,234
Montreal/Mirabel	24,976	53,779	(28,803)	1,972
Toronto/Lester B. Pearson	101,391	88,417	12,974	10,642
Ottawa	12,520	18,234	(5,714)	22,236
Winnipeg	11,761	20,767	(9,006)	22,264
Calgary	26,603	34,629	(8,026)	5,392
Edmonton	14,503	21,182	(6,679)	6,713
Vancouver	44,210	45,513	(1,303)	18,654
Air Transportation Tax	205,046	-	205,046	-
Interest Associated with Capital	-	81,795	(81,795)	-
	482,069	425,578	56,491	102,642

5. Details of Major Sources of Revenues/Recoveries

From a total of $992.5 million of vote-netted revenues for Transport Canada, the Marine/Canadian Coast Guard, Aviation and Airports Authority activities account for $984.2 million or 99.2%. Similarly, for receipts credited to the CRF, Marine/Canadian Coast Guard accounts for 72.6%.

Figure 8-22 provides details on both types of revenue for Marine/Canadian Coast Guard activity.

Figure 8-22: Marine/Canadian Coast Guard Revenues/Recoveries ($000)

	Estimates 1987-88	Forecast 1986-87	Actual 1985-86
Vote Netted Revenue			
Arctic Resupply	11,500	11,177	11,557
Employee Deductions for Housing Rentals	471	478	429
Prescott Shops Operations	90	90	101
Recovery from DOE	25	45	131
Recovery from DFO	1,154	1,154	781
Recovery from CATA	4	161	104
	13,244	13,105	13,103
Revenue Credited to CRF			
Wharfage and Harbour Dues	9,300	8,543	6,876
Ship Safety and Registration Dues	2,888	2,888	1,704
Marine Radio Traffic Revenue	3,156	2,723	2,070
Charter of Cable Repair Ship	6,770	6,770	5,034
Interest on Investment	110	140	168
Other	1,750	1,750	3,618
	23,974	22,814	19,470
Total Revenue	37,218	35,919	32,573

Over 97% of vote-netted revenues originate with the Aviation and Airports Authority activities. Following is a discussion of major sources.

Rentals, Concessions and Parking: Rentals revenue comes from leasing building space (airline offices, ticket counters, etc.) and airport land to the airlines and General Aviation. A fixed charge per unit of occupied area is the basis for the rent. Concessions revenue comes from retail operations such as restaurants, car rentals, duty

free, gift and other shops. These revenues are assessed as a percentage of sales or minimum guaranted tendered payment. Car parking facilities are generally operated under management contract. Parking fees are based on local parking rates.

Terminal Control Charge: The Air Navigational Services (ANS) function provides both enroute and terminal area traffic control. The terminal control service relates to the control of traffic in the immediate vicinity of airports. The ANS activity charges the Self Supporting Airports Revolving Fund for this service at its airports. The charge includes direct and indirect costs including depreciation for the following components of terminal control; Control towers; Terminal Control Units (sometimes a part of an area control centre); Flight Service Stations; Navaids; Radar; and Meteorological Services.

Management Services Charge: Included in the Federal Dependent Airport sub-activity is support provided to individual airports from the national headquarters and six regional offices. This support involves the provision of expertise in areas such as the construction and maintenance of facilities, commercial development and security and emergency services. A charge for these services is levied on the Major Federal Airports at the rate of 26.9% of their direct on-site operating expenditures. The Federal Dependent Airports sub-activity is credited with the proceeds from this charge.

Air Transportation Tax: This tax is paid by the passenger at the time a ticket is purchased and is applicable to most commercial airline traffic. Revenue Canada Customs and Excise collects this tax and transfers to the Program funds equivalent to tax collections. In recent years, the air navigational services activity has received an allocation of 14% of the revenue from the tax as a contribution towards the recovery of the costs of domestic enroute air traffic services. The other 86% has been allocated to airports. The method of allocating tax revenue between airports and domestic enroute facilities, and among airports, is currently under review as part of the development of a new cost recovery policy for the Department. An interim allocation method for Airports, which was made for the 1986-87 Estimates and has been retained for the 1987-88 Estimates, provides only sufficient tax proceeds to the Revolving Fund to cover the shortfall between site-generated revenue and the operating and capital costs. The balance of the Airports share of tax revenue is then allocated to the Federal Dependent Airports. Also as an interim measure in 1987-88 Estimates, the share of the Air Transportation Tax allocated to the Air Navigation Services activity increased from 14% to 20%.

Other major vote-netting revenue sources are aircraft landing fees, and general terminal fees levied on aircraft using air terminal buildings at 23 major airports.

Figures 8-23 and 8-24 provide further details on revenues/recoveries for the Aviation and Airports Authority activities, respectively.

Figure 8-23: Aviation Revenues/Recoveries ($000)

	1987-88 Main Estimates						
	Air Navigation Services	Regulatory Services	Aircraft Services	Direction & Administration	Total	1986-87 Forecast Total	1985-86 Actual Total
Revenue							
Rental Concessions and Parking	770	1	5	669	**1,445**	900	1,452
Other Revenue	18,871	711	415	104	**20,101**	18,300	16,495
Total Revenue	19,641	712	420	773	**21,546**	19,200	17,947
Recoveries from:							
Major Federal Airports Air Traffic Control	68,185	-	-	-	**68,185**	61,000	52,676
Management Services Charges	-	-	-	-	-	-	6,121
	68,185	-	-	-	**68,185**	61,000	58,797
Marine/Coast Guard Helicopters and Telecommunication Services	108	-	14,551	-	**14,659**	14,000	12,486
Environment Services Weather Services	752	-	-	-	**752**	700	626
	860	-	14,551	-	**15,411**	14,700	13,112
Total Recoveries	69,045	-	14,551	-	**83,596**	75,700	71,909
Air Transportation Tax	86,776	-	-	-	**86,776**	51,900	44,134
Total Revenues, Recoveries & Air Transportation Tax	175,462	712	14,971	773	**191,918**	146,800	133,990

Figure 8-24: Airports Authority Revenues/Recoveries ($000)

	1987-88 Estimates				
	Major Federal Airports	Federal Dependent Airports	Total	1986-87 Forecast Total	1985-86 Actual Total
Revenue					
Rental, Concessions and Parking	165,698	31,705	**197,403**	179,600	162,671
Landing Fees	91,700	16,781	**108,481**	99,200	85,544
General Terminal Fees	58,781	5,904	**64,685**	62,900	50,077
Other Revenue	13,984	7,677	**21,661**	21,300	19,902
Total Revenue	330,163	62,067	**392,230**	363,000	318,194
Recoveries from:					
Major Federal Airports Management Services Charges	-	38,764	**38,764**	38,300	37,597
Air Navigation Services Accommodation and Maintenance Services	5,200	-	**5,200**	4,900	3,432
Environmental Services Program Weather Services	117	-	**117**	600	564
Total Recoveries	5,317	38,764	**44,081**	43,800	41,593
Air Transportation Tax	85,307	257,418	**342,725**	304,700	262,352
Total Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	420,787	358,249	**779,036**	711,500	622,139

6. Details of Legal Mandate

In addition to the principal Acts cited on page 1-26, Transport Canada Activities are governed by the following specific Acts:

Policy and Coordination: The following Acts govern functions carried out by this Activity: the Railway Act, the Western Grain Transportation Act, the Canadian National Railways Act. The provision of certain ferry services is also part of the Minister's mandate as required under Sections 31 and 32 of the Terms of Union with Newfoundland and the terms under which Price Edward Island entered Confederation. Also the Crown corporations provisions of the Financial Administration Act have a significant impact on the interactions between CN, Marine Atlantic Inc., VIA Rail, Canada Ports Corporation, and the St. Lawrence Seaway Authority and the Policy and Coordination Activity.

Marine/Canadian Coast Guard: For federal marine way and terminal functions, the following Acts govern: Canada Shipping Act; the Navigable Waters Protection Act; the Arctic Waters Pollution Prevention Act; the Pilotage Act; the Harbour Commissions Act; Toronto Harbour Commissioners Act; the Hamilton Harbour Commissioners Act; the Public Harbours and Ports Facilities Act; and the Carriage of Goods by Water Act.

Aviation/Airports Authority: The Aeronautics Act requires the Minister of Transport to control and regulate civil aviation and to supervise all matters connected with civil aeronautics. It also enables the Minister to develop, operate and maintain airports and air navigational services.

Surface: The following Acts govern the Surface Transportation Activity: the Motor Vehicle Safety Act, the Motor Vehicle Tire Safety Act, the Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act, the Railway Relocation and Crossing Act, and the Transportation of Dangerous Goods Act.

7. Summaries of Funding Through Appropriations - Crown Corporations

Figure 8-25 to 8-30 display details of the funding to Crown Corporations provided through appropriations.

Figure 8-25: Canada Harbour Place Corporation

(thousands of dollars)	1987-88 Main Estimates	1986-87 Main Estimates	Difference
Operating Expenses	1,450	15,468	(14,018)
Revenues from Users	(755)	(14,233)	13,478
Net Operating Expenses	695	1,235	(540)
Capital Expenditures	5,393	19,375	(13,982)
Funding Requirements	6,088	20,610	(14,522)
Decrease in Working Capital	(868)	(11,426)	10,558
Total Budgetary Requirements	5,220	9,184	(3,964)

Figure 8-26: Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.

(thousands of dollars)	1987-88 Main Estimates	1986-87 Main Estimates	Difference
Operating expenses	14,180	10,339	3,841
Revenue from users	(7,493)	(6,697)	(796)
Net operating expenses	6,687	3,642	3,045
Less:			
Non-cash items	1,184	1,232	(48)
Cash required for operations	5,503	2,410	3,093
Acquisition of property, plant and equipment	115	78	37
Total Budgetary Requirements	5,618	2,488	3,130

Figure 8-27: Canada Ports Corporation

(thousands of dollars)	1987-88 Main Estimates	1986-87 Main Estimates	Difference
Capital expenditures:			
Sept-Îles - Quebec - Renewal of Port Facilities	3,485	6,267	(2,782)
Churchill - Manitoba - Acquisition of tug	-	2,600	(2,600)
Sub-total budgetary requirements	3,485	8,867	(5,382)
Non-Budgetary:			
Loan to finance fixed assets	2,000	-	2,000
Total Requirements	5,485	8,867	(3,382)

Figure 8-28: Marine Atlantic Inc.

(thousands of dollars)	1987-88 Main Estimates	1986-87 Main Estimates	Difference
Operating expenses	197,716	193,800	3,916
Revenue from users	(63,080)	(56,100)	(6,980)
Net operating expenses	134,636	137,700	(3,064)
Less:			
Non-cash items	21,170	21,300	(130)
Anticipated Lapse*	24,411	-	24,411
Cash required for operations	89,055	116,400	(27,345)
Acquisition of property, plant and equipment	15,967	29,706	(13,739)
Total Budgetary Requirements	105,022	146,106	(41,084)

*In order to meet Marine Atlantic's cash requirements for the construction of the Gulfspan II, the Department will advance monies to Marine Atlantic to be repaid in future years. In view of the fact that sources of these funds have not yet been fully identified within the Department, a decrease of $24.4M has been temporarily shown against Marine Atlantic's operating budget. This shortfall will be made up from reallocations from the Department.

Figure 8-29: VIA Rail Canada Inc.

(thousands of dollars)	1987-88 Main Estimates	1986-87 Main Estimates	Difference
Operating expenses	671,200	663,400	7,800
Revenue from users	(253,800)	(232,500)	(21,300)
Net operating expenses	417,400	430,900	(13,500)
Less:			
Non-cash items	70,500	72,800	(2,300)
Cash required for operations	346,900	358,100	(11,200)
Acquisition of property, plant and equipment	141,800	132,300	(9,500)
Total Budgetary Requirements	488,700*	490,400	(1,700)

*excludes labour assistance payments of $11.3 million in 1987-88 and $9.6 million in 1986-87. For explanations, see wording of Vote 40, page 1-6.

Figure 8-30: St. Lawrence Seaway Authority

(thousands of dollars)	1987-88 Main Estimates	1986-87 Main Estimates	Difference
Capital Expenditures			
Rehabilitation of Welland Canal	24,500	-	24,500
Total Budgetary Requirements	24,500	-	24,500

Transports Canada

Budget des dépenses 1987-1988

Partie III

Plan de dépenses

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

©Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1987

En vente au Canada par l'entremise de nos

Librairies associées
et autres libraires

ou par la poste auprès du:

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnements et Services Canada
Ottawa, (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1988-III-48 au Canada: $20.00
ISBN 0-660-53698-6 à l'étranger: $24.00

Prix sujet à changement sans préavis

Tous droits réservés. On ne peut reproduire aucune partie du présent ouvrage, sous quelque forme ou par quelque procédé que ce soit (électronique, mécanique, photographique) ni en faire un enregistrement sur support magnétique ou autre pour fins de dépistage ou après diffusion, sans autorisation écrite préalable des Services d'édition, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

Budget des dépenses 1987-1988

Partie III

Transports Canada

Préface

Ce plan de dépenses est conçu pour servir de document de référence. Il contient plusieurs niveaux de détails pour répondre aux divers besoins des utilisateurs.

Le plan est divisé en trois sections : la Section I donne un aperçu du Programme et un résumé de ses plans et de son rendement actuel. Pour les personnes qui désirent plus de détails, la Section II indique, pour chaque activité, les résultats prévus et les autres renseignements essentiels sur le rendement qui justifient les ressources demandées. La Section III fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La Section I est précédée des autorisations de dépenser provenant de la Partie II du Budget des dépenses et du volume II des Comptes publics, ce qui assure une certaine continuité avec les autres documents budgétaires et permet d'évaluer les résultats financiers du Programme au cours de la dernière année.

Ce document est conçu pour permettre au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. La table des matières donne le contenu de chaque section et l'état financier de la Section I comprend des renvois aux renseignements plus détaillés figurant dans la Section II. De plus, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur de trouver plus de renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

Table des matières

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1987-1988 - Partie II du Budget des dépenses 1-5
B. Emploi des autorisations de 1985-1986 - Volume II des Comptes publics 1-10

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1987-1988
1. Points saillants 1-13
2. Sommaire des besoins financiers 1-17
B. Rendement récent
1. Points saillants 1-22
2. Examens des résultats financiers 1-28
C. Données de base
1. Introduction 1-31
2. Mandat 1-31
3. Objectif du Programme 1-31
4. Organisation du Programme en vue de son exécution 1-31
D. Perspective de planification
1. Facteurs externes qui influent sur le Programme 1-36
2. Initiatives 1-37
3. État des initiatives annoncées antérieurement 1-41
E. Efficacité du Programme 1-45

Section II
Analyse par activité

A. Politique et Coordination 2-1
B. Marine/Garde côtière canadienne 3-1
C. Aviation 4-1
D. Gestion des aéroports 5-1
E. Surface 6-1
F. Administration du Ministère 7-1

A. Aperçu des ressources du Programme
1. Besoins financiers par article 8-1
2. Besoins en personnel 8-2
3. Dépenses en capital 8-4
4. Paiements de transfert 8-27
5. Recettes 8-32
6. Prêts, dotations en capital et avances 8-33
7. Coût net du Programme 8-35
8. États financiers des Fonds renouvelables 8-36

Table des matières (suite)

Section III
Renseignements supplémentaires

B. Autres renseignements

1.	Flotte de la Garde côtière canadienne	8-38
2.	Investissements dans la flotte de la Garde côtière	8-39
3.	Caisse des réclamations de la pollution maritime	8-40
4.	Fonds renouvelable des principaux aéroports fédéraux	8-41
5.	Détails sur les principales sources de recettes/recouvrements	8-43
6.	Détails sur les mandats légaux	8-47
7.	Sommaires du financement par voie de crédits - Sociétés d'État.	8-48

Détails sur les autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1987-1988 - Partie II du Budget des dépenses

L'autorisation est demandée de dépenser 2 198 552 000 $ pour mettre en oeuvre le Programme des transports au cours de l'exercice financier 1987-1988. Certaines lois actuelles autorisent des dépenses supplémentaires nettes se chiffrant à 56 970 000 $.

Le Parlement a déjà autorisé un prélèvement total de 80 000 000 $ sur le Fonds renouvelable des aéroports autonomes et des services au sol connexes.

Besoins financiers par activité

Crédits (en milliers de dollars)		Budget principal 1987-1988	Budget principal 1986-1987
	Transports		
1	Dépenses de fonctionnement	665 762	678 830
5	Dépenses en capital	599 964	828 304
10	Subventions et Contributions	284 134	280 402
15	Paiements à la Corporation Place du Havre Canada	5 220	9 184
20	Paiement à la Compagnie de navigation Canarctic Limitée	4 434	2 116
25	Paiement à la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée	5 618	2 488
30	Paiement à la Société canadienne des ports	3 485	8 867
35	Paiements à Marine Atlantique Incorporée	105 022	146 106
40	Paiements à Via Rail Canada Inc.	500 000	500 000
45	Paiement à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	24 500	-
50	Paiements à la Compagnie des chemins de fer nationaux au titre des avantages accordés à leurs employés.	413	-
(S)	Ministre des Transports - Traitement et allocation pour automobile	40	40
(S)	Fonds renouvelable des aéroports autonomes et services au sol connexes	-57 233	-21 134
(S)	Abolition des péages sur le pont Victoria	3 000	2 600
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	111 163	102 250
	Crédit budgétaire non requis		
	Paiement à la Commission du port de Hamilton	-	1 160
(S)	Fonds renouvelable des magasins	-	2 600
	Total du budgétaire	2 255 522	2 543 813
L55	Prêt à la Société du port de St. John's	2 000	-
	Total du non budgétaire	2 000	-
	Total du Programme	2 257 522	2 543 813

Crédits - Libellé et sommes demandées

N° des crédits	(en dollars)	Budget principal 1987-1988
	Transports	
1	Transports - Dépenses de fonctionnement et a) autorisation de consentir des avances recouvrables à l'égard des services de transport, d'arrimage et d'autres services de la marine marchande fournis pour le compte de particuliers, d'organismes indépendants et d'autres gouvernements au cours de l'exercice d'une juridiction ou par suite de l'exercice d'une juridiction en matière de navigation, y compris les aides à la navigation et la navigation maritime; b) autorisation d'engager des dépenses pour des biens autres que fédéraux pendant l'exercice d'une juridiction ou par suite de l'exercice d'une juridiction en matière d'aéronautique; c) autorisation de faire des paiements de commissions pour le recouvrement de recettes conformément à la Loi sur l'aéronautique; d) sous réserve de l'alinéa e), autorisation de dépenser les recettes de l'année, sauf celles provenant d'activités ayant lieu dans le cadre de l'activité des transports de surface; et e) autorisation de dépenser un montant de recettes reçu dans l'année au cours de l'exercice d'une juridiction ou par suite de l'exercice d'une juridiction, montant qui soit égal, de l'avis du ministre du Revenu national, au montant net provenant, dans l'année, de l'impôt à payer en vertu de la Partie II de la Loi sur la taxe d'accise, moins la partie de cette somme qui est créditée au Fonds renouvelable des aéroports.	**665 762 000**
5	Transports - Dépenses en capital, y compris les contributions pour les travaux de construction exécutés par des provinces ou des municipalités, des autorités locales, des entrepreneurs privés.	**599 964 000**
10	Transports - Les subventions inscrites au Budget et les contributions, y compris les paiements effectués à titre de supplément aux allocations de pension prévues dans la Loi sur la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Intercolonial et de l'Ile-du-Prince-Édouard.	**284 134 117**
15	Paiements à la Corporation Place du Havre Canada à l'égard des dépenses de fonctionnement et des dépenses en capital pour une installation à la Jetée C.-B. à Vancouver (C.-B.).	**5 220 000**

Crédits - Libellé et sommes demandées (suite)

N° des crédits	(en dollars)	Budget principal 1987-1988
20	Paiement à la Compagnie de navigation Canarctic Limitée à affecter par celle-ci au paiement de l'excédent des dépenses par rapport aux recettes de la compagnie pour l'année civile 1987.	4 434 000
25	Paiement à la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée à affecter au paiement de l'excédent des dépenses sur les recettes de la société (à l'exception de l'amortissement des immobilisations et des réserves) relativement à l'exploitation des ponts Jacques Cartier et Champlain à Montréal.	5 618 000
30	Paiement à la Société canadienne des ports pour le dévelopement d'installations au port de Sept-Iles (Québec).	3 485 000
35	Paiements à Marine Atlantique S.C.C. conformément à des marchés conclus avec Sa Majesté pour des activités de transport, y compris les services de transport maritime suivants : (a) traversiers et terminus de Terre-Neuve; services côtiers et terminus de Terre-Neuve; traversiers de l'Ile-du-Prince-Édouard; traversiers entre Yarmouth (N.-É.) et les états de la Nouvelle-Angleterre (États-Unis) et terminus et traversiers entre Digby et Saint John et terminus, et (b) jonction de transports ferroviaires et maritimes et jonction de transports sur voie étroite et sur voie normale, traversiers et de terminus.	105 022 000
40	Paiements à Via Rail Canada Inc. relativement aux coûts de la direction de cette société, paiements à des fins d'immobilisations et paiements en vue de la prestation d'un service ferroviaire voyageurs au Canada conformément aux marchés conclus au sous-alinéa c)(i) du crédit 52d (Transports) de la Loi n° 1 de 1977 portant affectation de crédits, et paiements à une compagnie de chemin de fer à l'égard de la partie déterminée des frais engagés par la compagnie pour assurer des prestations de soutien du revenu, des indemnités de licenciement, des frais de réinstallation, des prestations de retraite anticipée, des prestations de cessation d'emploi et	

Crédits - Libellé et sommes demandées (suite)

N° des crédits	(en dollars)	Budget principal 1987-1988
	d'autres prestations à ses employés lorsque ces coûts sont engagés par suite de la mise en application des dispositions du marché ou de l'interruption d'un service ferroviaire voyageurs, conformément au sous-alinéa c)(ii) du crédit 52d (Transports) de la Loi n° 1 de 1977 portant affectation de crédits.	500 000 000
45	Paiements à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent à l'égard d'un programme d'entretien accru pour le canal Welland, y compris des dépenses d'immobilisations nécessaires prévues dans des budgets d'immobilisations approuvés par le Conseil du Trésor.	24 500 000
50	En se conformant à la réglementation prescrite par le gouverneur en conseil, rembourser la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada d'une proportion déterminée des frais engagés par elle relativement aux avantages accordés à ses employés qui sont affectés de façon défavorable par des changements permanents découlant de la réorganisation des services offerts à Terre-Neuve par la Division Terra Transport de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, changements qui seront effectués conformément aux dispositions approuvées par le gouvernement pour assurer les services de transport à Terre-Neuve.	413 000
L55	Prêt à la Société du port de St. John's pour des améliorations du port selon les modalités qui seront approuvées par le gouverneur en conseil.	2 000 000

Programme par Activité

(En milliers de dollars)	Budget principal 1987-1988								Budget principal 1986-1987
	Années-personnes autorisées	Budgétaire					Non budgétaire	Total	
		Fonctionnement	Dépenses en capital	Paiements de transferts	Moins les recettes portées au compte du crédit	Total partiel	Prêts, dotations en capital et avances		
Politique et coordination[1]	309	674 881	2 294	227 747	-	904 922	2 000	906 922	912 546
Marine/Garde côtière canadienne[2]	6 150	472 251	236 017	9 269	13 244	704 293	-	704 293	810 925
Aviation	6 979	474 395	220 829	750	191 918	504 056	-	504 056	660 601
Gestion des aéroports[3]	4 669	475 115	206 600	40 088	779 036	(57 233)	-	(57 233)	30 430
Surface	278	28 909	2 685	9 260	-	40 854	-	40 854	52 550
Administration du Ministère[4]	2 744	158 821	8 116	20	8 327	158 630	-	158 630	76 761
	21 129	2 284 372	676 541	287 134	992 525	2 255 522	2 000	2 257 522	2 543 813
Années-personnes autorisées en 1986-1987									21 288

1. L'activité Politique et Coordination comprend des paiements aux sociétés d'État suivantes : Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (5 618 000$, crédit 25); la Société canadienne des ports (3 485 000$, crédit 30); Marine Atlantique Incorporée (105 022 000$, crédit 35); Via Rail Inc. (488 700 000$, crédit 40); l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (24 500 000$, crédit 45) et la Compagnie des chemins de fer nationaux (413 000$, crédit 50). Quoique les fonds demandés pour le crédit 40 s'élèvent à $500 000 000, les autres dépenses, qui s'élèvent à $11 300 000, se rapportent à des paiements d'aide aux travailleurs à des compagnies ferroviaires parmi lesquelles se trouve VIA Rail Canada Inc.

2. L'activité Marine/Garde côtière canadienne comprend des paiements à la Compagnie de navigation Canarctic Limitée de (4 434 000$, crédit 20). Pour plus de détails sur les dépenses et recettes de cette compagnie, se reporter à la Partie III du Budget des dépenses du Ministère.

3. L'activité du Groupe de la gestion des aéroports est partiellement financée au moyen d'un fonds renouvelable (des aéroports autonomes et des services au sol connexes). Les montants figurant sur ce tableau comprennent l'excédent de caisse au titre du fonds pour l'exercice financier.

4. L'activité de l'administration du Ministère comprend des paiements à la Corporation Place du Havre Canada de 5 220 000$ (crédit 15).

On trouvera plus de détails concernant les crédits budgétaires accordés aux sociétés d'État à la Section III des Renseignements supplémentaires à partir de la page 8-48.

B. Emploi des autorisations de 1985-1986 - Volume II des Comptes publics

Crédit (dollars)	Budget principal	Total des crédits	Emploi réel
Programme de l'administration du Ministère			
1 - Dépenses de fonctionnement	105 142 000	111 079 870	**107 676 764**
5 - Dépenses en capital	11 974 000	12 664 000	**12 307 085**
10 - Paiements à la Corporation Place du Havre Canada	60 609 000	55 609 000	**55 609 000**
(S) - Ministre des Transports - Traitement et allocation pour automobile	42 400	39 530	**39 530**
(S) - Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	8 984 000	9 907 000	**9 907 000**
(S) - Fonds renouvelable des magasins	3 600 000	9 829 096	**4 933 919**
(S) - Radiation de dette - STNL	-	1 583 804	**1 583 804**
Total du programme - Budgétaire	190 351 400	200 712 300	**192 057 102**
Programme du transport maritime			
15 - Dépenses de fonctionnement	447 779 000	436 642 024	**401 341 385**
20 - Dépenses en capital	340 388 000	361 434 000	**316 962 001**
25 - Paiement à la Compagnie de navigation Canarctic Ltée.	1 709 000	4 250 000	**4 156 688**
30 - Paiement à la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Inc.	3 855 000	3 855 000	**3 855 000**
35 - Paiement à la Société canadienne des ports	21 209 000	14 759 000	**14 126 655**
36C- Paiement à l'Administration de pilotage de l'Atlantique	-	612 000	**611 111**
37C- Paiement à l'Administration de pilotage des Grands Lacs	-	3 361 000	**3 360 500**
38C- Paiement à l'Administration de pilotage des Laurentides	-	2 000 000	**1 956 050**
40 - Paiement à la Commission du port de Hamilton	2 000 000	2 000 000	**2 000 000**

Crédit (dollars)	Budget principal	Total des crédits	Emploi réel
(S) - Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	31 730 000	34 999 000	**34 999 000**
(S) - Aide financière à Lyons Dredging and Construction Co. Ltd.	-	3 460 380	**3 460 380**
(S) - Remboursements de montants portés au crédit des recettes d'exercices précédents	-	15 373	**15 373**
Total - Budgétaire	848 670 000	867 387 777	**786 844 143**
L45 - Prêts à la Société canadienne des ports	1 190 000	1 190 000	-
L50 - Prêts à la Commission du port de Halifax	6 781 000	6 781 000	**6 781 000**
(S) - Prêts à la Société canadienne des ports	-	10 000 000	-
(S) - Prêts consentis en conformité de la Loi sur l'AVMSL	-	10 000 000	-
Total non budgétaire	7 971 000	27 971 000	**6 781 000**
Total du programme	856 641 000	895 358 777	**793 625 143**
Programme de Transport aérien			
55 - Dépenses de fonctionnement	358 522 000	354 333 202	**330 828 401**
60 - Dépenses en capital	397 685 000	396 995 001	**340 289 543**
65 - Subventions et Contributions	49 263 000	49 263 000	**38 819 113**
70 - Paiement au Fonds renouvelable	7 198 000	7 198 000	**7 169 319**
(S) - Contribution aux régimes d'avantages sociaux des employés	58 996 000	65 055 000	**65 055 000**
(S) - Peines imposées par la Cour fédérale	-	884 707	**884 707**
(S) - Fonds renouvelable des aéroports autonomes et des services au sol connexes	(94 390 000)	32 076 855	**(107 264 863)**
(S) - Remboursements de montants portés au crédit des recettes d'exercices précédents	-	4 538	**4 538**
Total du programme - Budgétaire	777 274 000	905 810 303	**675 785 758**

Crédit (dollars)	Budget principal	Total des crédits	Emploi réel
Programme du transport de surface			
75 - Dépenses de fonctionnement	27 036 000	26 478 010	24 650 458
80 - Subventions et Contributions	241 622 000	300 562 000	289 769 740
85 - Paiements à CN Marine et à la Compagnie des chemins nationaux du Canada	132 911 000	102 811 000	102 811 000
86C- Remboursements à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	-	1 280 000	927 732
87C- Paiements au titre de l'essai et de l'évaluation des opérations ferroviaires à Terre-Neuve	-	3 000 000	-
90 - Paiement à Via Rail Canada	600 700 000	600 000 000	599 792 361
(S) - Abolition des péages - Pont Victoria	2 500 000	2 968 288	2 968 288
(S) - Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	1 576 000	1 738 000	1 738 000
Total du programme - Budgétaire	1 006 345 000	1 038 837 298	1 022 657 579
Total du Ministère - Budgétaire	2 822 640 400	3 012 747 678	2 677 344 582
Total du Ministère - Non budgétaire	7 971 000	27 971 000	6 781 000
Total du Ministère	2 830 611 400	3 040 718 678	2 684 125 582

Nota : Les données des Comptes publics pour 1985-1986 figurant dans d'autres sections du plan de dépenses de ce programme ont été présentées de nouveau aux fins d'une analyse comparative pour refléter les révisions récentes aux structures d'activité et d'organisation pour 1987-1988. Se reporter aux pages 1-31 à 1-35 pour l'explication des principales raisons de ces révisions.

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1987-88

1. Points saillants

Le secteur des transports, qui est étroitement lié au rendement global de l'économie canadienne, subira l'influence positive d'un renouveau économique. Ce secteur apportera sa contribution unique en devenant plus sûr, plus efficace et mieux en mesure de répondre aux besoins divers des expéditeurs et voyageurs.

Transports Canada a établi les priorités globales suivantes :

Sécurité : viser à rendre le système national de transport raisonnablement sécuritaire. La récente réorganisation du Ministère a pour but de lui permettre de jouer un plus grand rôle à cet égard.

Sûreté : maximiser la sûreté des passagers, des marchandises et du matériel. Transports Canada, de concert avec d'autres organismes et ministères ayant pour mission la sécurité et la diffusion des renseignements, cherchera à mettre au point des procédures efficaces d'analyse des dangers et des menaces à la sécurité, mettra en place des programmes, de l'équipement et du personnel de protection et de prévention et déterminera les rôles et les responsabilités de financement que devra assumer chaque ministère et organisme en ce qui a trait à la sécurité du transport.

Réforme de la réglementation économique : travailler à l'adoption de la nouvelle Loi nationale sur les transports et à la mise en oeuvre des nombreuses réformes de réglementation économique qui restructureront la façon dont le fédéral aborde le secteur des transports. Les forces du marché fixeront la plupart des prix et des services de transport et le Ministère devra s'ajuster à ce régime plus concurrentiel.

Investissement et commerce industriel régional : participer dans la mesure du possible aux projets de développement économique régional. Le Ministère s'efforcera d'obtenir les plus gros marchés possibles pour les services de transport et de faire en sorte que nos accords aériens bilatéraux et nos négociations en matière de cabotage avec les États-Unis et d'autres pays profitent du cadre élargi des négociations.

Efficacité : s'assurer que le niveau et la qualité du service sont suffisants et améliorer l'efficacité du service en produisant les mêmes résultats au moyen de ressources comprimées. On continuera de travailler en vue de la réalisation des objectifs de réduction des dépenses, d'une organisation améliorée du Ministère, de la réduction des subventions, de l'accroissement de la récupération des coûts, des niveaux appropriés de service et de la privatisation des sociétés de la Couronne.

Les passages qui suivent donnent un aperçu, par activité, de la façon dont ces priorités seront mises en application dans tout le Ministère :

Politique et coordination :

- continuer à élaborer et à tenter de faire adopter certaines propositions législatives découlant du document "Aller sans entraves" pour encourager l'expansion d'un système de transport concurrentiel desservant toutes les régions du Canada;

- continuer la mise en oeuvre des ententes auxiliaires EDER conclues avec les provinces. Par exemple l'entente auxiliaire avec le Québec totalise 170 millions de dollars sur cinq ans et 55 millions de dollars seront dépensés en 1987-1988. Ces projets comprennent la recherche et le développement, l'amélioration du transport urbain, l'amélioration des quais sur la basse côte-nord, l'amélioration des installations et de l'équipement aéroportuaires et un certain nombre de projets de prolongement et d'amélioration des routes; et

- continuer à améliorer les services ferroviaires voyageurs et de traversiers grâce à des acquisitions judicieuses d'immobilisations, à une plus grande récupération des coûts et à la réduction des subventions d'exploitation.

Marine/Garde côtière canadienne

- continuer à promouvoir "Aller sans entraves" grâce à l'élaboration de règlements pris en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada (LMM) Partie XV (cabotage) prescrivant des conditions qui exempteraient les navires étrangers des dispositions de la Loi portant interdiction lorsqu'il n'y a pas de navires canadiens adéquats disponibles. La sécurité des navires et la prévention de la pollution par les navires feront aussi l'objet de règlements conformes à la LMM mise à jour concernant les modifications à la Convention de la sécurité de la vie humaine en mer de l'Organisation maritime internationale (OMI)et d'autres conventions OMI relatives à la prévention de la pollution, à la compensation pour dommages causés par la pollution par les hydrocarbures, à la formation des gens de mer et aux services de trafic maritime.

- poursuivre les travaux d'élaboration en vue de la construction éventuelle d'un brise-glace classe Polaire 8 comme l'a annoncée le gouvernement le 10 septembre 1985. En plus des autres missions auxquelles sont affectés les navires de la Garde côtière, le nouveau brise-glace sera chargé de promouvoir la souveraineté et la science et d'assurer un soutien particulier aux missions de la DN dans l'Arctique; et

- achever la construction d'un nouveau brise-glace de la classe 1200 et le mettre en service dans la Région des Maritimes ainsi que d'un baliseur de classe 1100 pour la Région de Terre-Neuve.

Aviation

- accroître la sécurité de l'aviation en surveillant plus étroitement le respect des règlements, en exerçant un contrôle élargi de la navigabilité des produits aéronautiques, en sensibilisant davantage le public aux responsabilités personnelles liées à la sécurité de la navigation et en surveillant étroitement l'industrie au cours de son adaptation à la réforme de la réglementation économique;

- poursuivre la mise en oeuvre du Projet de modernisation des radars (RAMP). Ce projet dont le coût estimatif s'élève à 803 millions de dollars sera achevé dans environ sept ans. Les dépenses prévues jusqu'à la fin de l'exercice 1986-1987 sont de 260 millions de dollars tandis qu'au cours du prochain exercice les dépenses s'établiront à 138 millions de dollars; et

- poursuivre l'élaboration du Plan d'aménagement de l'espace aérien du Canada et la consultation à cet égard, lequel plan décrit les besoins à long terme en matière d'installations et d'équipements du système canadien de navigation aérienne.

Gestion des aéroports

- évaluer les mérites de diverses structures de gestion des aéroports canadiens propres à donner aux autorités locales un pouvoir accru de décision et à favoriser l'efficacité administrative et les activités commerciales à l'intérieur d'une nouvelle politique de participation fédérale;

- devant les menaces à la sécurité et à la sûreté tant des aéronefs que des passagers, continuer à renforcer les formalités et les installations dans les aéroports de façon qu'il soit plus difficile d'y perpétrer des actes de sabotage et de terrorisme; et

- durant les Jeux olympiques d'hiver de 1988, s'assurer que l'aéroport international de Calgary servira de portail aux athlètes, équipes de soutien, journalistes et spectateurs. Pour être en mesure de recevoir et d'acheminer en toute sécurité ce volume supplémentaire d'aéronefs et de passagers, l'aéroport doit absolument être préparé. Aussi le Groupe de la gestion des aéroports fait-il le nécessaire pour dresser des plans d'action et d'urgence, de concert avec la communauté et le Comité d'organisation olympique.

Surface

- accroître la sécurité ferroviaire en élaborant des règlements pertinents et en contribuant aux projets d'étagement des voies;

- élaborer les dispositions du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses visant la manutention et le transport; poursuivre l'harmonisation réglementaire, élargir et renforcer l'application des règlements et les interventions d'urgence et entreprendre des travaux de recherche; et

- continuer à accroître la sécurité du transport par véhicule automobile en préconisant l'installation de dispositifs de retenue des occupants ainsi que l'allumage diurne des phares, y compris la mise à l'indice du parc automobile de Transports Canada. Nous annoncerons de nouvelles normes d'émission pour les véhicules lourds et appuierons la mise en vigueur du Code national de sécurité pour les camions et autocars.

Administration du Ministère

- achever la conversion du Pavillon du Canada en un Palais des congrès et du commerce et le céder à la Colombie-Britannique en guise de legs permanent de la contribution fédérale à EXPO 86; et

- mettre graduellement fin aux activités de la Corporation Place du Havre Canada après l'achèvement du Palais des congrès et du commerce et en confier la responsabilité au ministre des Travaux publics.

En conformité avec les initiatives gouvernementales appliquées à l'ensemble de la fonction publique, le Ministère s'est fixé comme priorité globale, parmi d'autres, de rendre ses programmes plus efficaces et plus rentables. Il visera, en 1987-1988, à comprimer ses dépenses de 50 millions de dollars de plus par rapport au niveau de compression de 1986-1987 qui s'établissait à 200 millions de dollars et ce, en réduisant les frais généraux et les subventions et en majorant les droits d'utilisation de ses services et finalement, en reportant certains projets d'immobilisations.

2. Sommaires des besoins financiers

Tableau 1-1 : Besoins financiers nets par activité (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu[1] 1986-1987	Différence	Pour détails voir page
Budgétaire				
Politique et Coordination	**904 922**	946 488	(41 566)	2-1
Marine/Garde côtière canadienne	**704 293**	694 682	9 611	3-3
Aviation	**504 056**	552 400	(48 344)	4-1
Gestion des aéroports	**(57 233)**	29 000	(86 233)	5-1
Surface	**40 854**	40 045	809	6-1
Administration du Ministère	**158 630**	179 277	(20 647)	7-1
	2 255 522	2 441 892	(186 370)	
Non budgétaire				
Politique et Coordination	**2 000**	-	2 000	2-1
Total du Programme	**2 257 522**	2 441 892	(184 370)	
Activités du Ministère Années-personnes autorisées	**21 129**	21 322	(193)	

1. Les prévisions de 1986-1987 de ce tableau et de tous les tableaux subséquents semblables sont fondées sur les renseignements dont disposait la direction au 30 novembre 1986.

Explication de la différence : Les besoins financiers pour 1987-1988 se chiffrent à 184,4 millions de dollars ou 7,6 % de moins que les prévisions de dépenses de 1986-1987 et ce, à cause des postes budgétaires suivants :

	En millions de dollars

Budgétaire - Activités du Ministère :

- **Politique et Coordination** - augmentations des besoins en capital pour moderniser les systèmes de données (1,9 million); diverses augmentations nettes mineures (4,7 millions de dollars); augmentations des paiements au titre des services de train de banlieue de Montréal, des exploitants de traversiers en Colombie-Britannique, des projets EDER, de la route

	En millions de dollars
Yellowhead, des services ferroviaires à Terre-Neuve et des améliorations au système de transport du grain (56,2 millions de dollars); compensés par la conclusion du Programme relatif aux routes de l'Atlantique (10,0 millions) et les diminutions de contributions à la remise en état des embranchements (29,8 millions de dollars), et transfert des contributions au réseau de transport du grain à l'Administration du transport du grain (17,0 millions de dollars); et une diminution en autres contributions (0,5 million de dollars)	(2,9)
• **Marine/Garde côtière canadienne** - les dépenses de fonctionnement ont augmenté à cause des révisions à la hausse des traitements, salaires et des cotisations aux régimes d'avantages sociaux des employés, mais cela est partiellement compensé par des économies en années-personnes (12,7 millions de dollars); les dépenses en capital ont fléchi dû aux changements dans les mouvements de trésorie (5,4 millions de dollars); les subventions et contributions montrent les dépenses supplémentaires pour la protection de la jetée du pont Laviolette (7,2 millions de dollars), tandis que les paiements aux sociétés de la Couronne et autres sociétés ont fléchi de (4,9 millions de dollars)	9,6
• **Aviation** - les dépenses en immobilisations ont diminué en raison de retards et de reports de certains projets d'immobilisations (3,0 millions de dollars) tandis que les révisions tarifaires et la majoration de la taxe sur le transport aérien ont produit des recettes accrues (45,3 millions de dollars)	(48,3)
• **Gestion des aéroports** - diminution des dépenses de fonctionnement, d'immobilisations et de subventions (4,1, 9,5 et 5,0 millions de dollars respectivement) et augmentation des recettes suite aux révisions tarifaires et à la majoration de la taxe sur le transport aérien (67,5 millions de dollars).	(86,2)
• **Surface** - augmentation due au report du projet ferroviaire de Regina et d'étagement des voies (1,1 millions de dollars); achèvement d'autres projets de déplacement des voies (2,5 millions de dollars); besoins accrus au titre des marchés de services professionnels (3,3 millions de dollars);	

	En millions de dollars
conclusion de l'enquête de la Commission Hinton (1,1 million de dollars).	0,8
• **Administration du Ministère** - diminution au titre de la participation à la réduction du déficit (5,5 millions de dollars); conclusion des opérations du fonds renouvelable des magasins (2,4 millions de dollars); fléchissement des dépenses d'immobilisations (8,7 millions de dollars) et fermeture du bureau du Secrétariat d'Expo 86 (2,5 millions de dollars); compensés par une augmentation nette pour des postes mineures (6,8 millions de dollars).	(12,3)

Budgétaire - Sociétés d'État :

• **Politique et Coordination** - paiements accrus à la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Inc. (2,0 millions de dollars), la Compagnie des chemins de fer nationaux (0,4 million de dollars) et à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (24,5 millions de dollars); compensés par des réductions dans les paiements à la Société canadienne des ports (12,1 millions) et à Marine Atlantique (53,5 millions).	38,7
• **Administration du Ministère** - fermeture graduelle du programme Place du Havre Canada.	(8,4)

Non budgétaire - Sociétés d'État :

• **Politique et Coordination** - financement du prêt à la Société de port de St. John's.	2,0

Explication des prévisions de 1986-1987 : Les prévisions de 1986-1987 se chiffrent à 102,6 millions de dollars, soit 4 % de moins que le Budget principal de 1986-1987 qui s'établissait à 2 543,8 millions de dollars. Voici les principaux postes qui expliquent cette différence :

- **Politique et Coordination** - réduction des paiements au titre des services de train de banlieue de Montréal (1,0 million de dollars); du programme relatif aux routes de l'Atlantique (3,0 millions de dollars); des projets EDER (6,5 millions de dollars); de la remise en état des embranchements (8,2 millions de dollars) et du programme de transport des personnes handicapées (1,4 millions de dollars), compensés par de légers fléchissement

	En millions de dollars
des dépenses de fonctionnement (3,3 million de dollars) des besoins accrus au titre d'améliorations au système de transport du grain (17,0 millions), du programme de conteneurisation de Terre-Neuve et des subventions au chantier maritime de St. John's (12,8 millions de dollars), des pensions des employés transférés à CN (0,7 millions de dollars) et d'un versement à Marine Atlantique (12,4 millions de dollars), à la Société canadienne des ports pour un poste d'amarrage en eau profonde à Churchill (6,7 millions de dollars) et à la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain pour combler des déficits d'exploitation (1,2 millions de dollars)	34,0
• **Marine/Garde côtière canadienne** - fléchissement des coûts au titre des heures supplémentaires, de la remise en état des navires, du dragage et du carburant, partiellement compensé par le financement interne du Programme de recherche et de développement dans l'Arctique au niveau des dépenses de fonctionnement (11,1 millions de dollars); réduction des besoins en capital (106,1 millions de dollars) en raison de projets reportés, de retards et de coûts réduits des projets; un changement dans l'échelonnement des versements au titre du projet de protection de la jetée du pont Laviolette s'est traduit par des besoins réduits (5,0 millions de dollars); toutefois des circonstances changeantes ont obligé trois des Administrations de pilotage à demander du soutien financier (3,3 millions de dollars) et la Compagnie de navigation Canarctic Limitée à demander un financement plus important (2,7 millions de dollars).	(116,2)
• **Aviation** - fléchissement des dépenses en capital prévues suite aux retards et reports de l'exécution de certains projets auquel s'ajoutent la compression de dépenses données en vue de la réalisation de l'object de réduction du déficit.	(109,0)
• **Gestion des aéroports** - la taxe sur le transport aérien a produit moins de recettes que prévu (6,8 millions de dollars); les coûts de fonctionnement et d'entretien ont augmenté (4,6 millions de dollars); il y a eu augmentation des contributions (4,2 millions de dollars) et une diminution des dépenses en capital (17,0 millions de dollars).	(1,4)

	En millions de dollars
• **Surface** - diminution en raison du report du projet ferroviaire de Regina (13,6 millions de dollars); augmentation des projets d'étagement des voies financés à l'interne (2,4 millions de dollars); transfert à la CCT du projet de réalignement de Fort Saskatchewan (1,0 million de dollars); diminution des dépenses de fonctionnement (1,4 million de dollars); augmentation des dépenses de la Commission d'enquête Hinton (1,1 million de dollars).	(12,5)
• **Administration du Ministère** - augmentation attribuable au rétablissement de certains postes de réduction du déficit temporairement assignés à cette activité (78,2 millions de dollars); augmentations nettes d'autres postes de fonctionnement (11,2 millions de dollars), d'immobilisations (8,7 millions de dollars) et des besoins de la Corporation Place du Havre Canada (4,4 millions de dollars).	102,5

B. Rendement récent

1. Points saillants

Voici, par activité, les principaux éléments du rendement du Ministère en 1986-1987.

Politique et Coordination

- la réorganisation du Ministère, annoncée en 1986-1987, a été caractérisée par la mise en place d'une nouvelle activité appelée Politique et Coordination;

- Marine Atlantique a été établie en qualité de société distincte de la Couronne, et des ressources financières supplémentaires lui ont été affectées pour lui permettre d'acheter un navire de charge pour le service dans le Golfe plus un nouveau navire à passagers pour le service côtier. Aussi, par l'intermédiaire du MEIR, les plans ont été achevés pour la construction d'un nouveau navire à passagers pour le service dans le Golfe; et

- un projet pilote de transport du grain a été lancé et une réserve a été établie pour appuyer les améliorations ferroviaires et autres du système de transport du grain.

Marine/Garde côtière canadienne

- en vertu du Programme d'acquisition de navires, cinq nouveaux navires ont été achetés pour 89 millions de dollars, ce qui correspond aux prévisions de l'année courante;

- des essais ont été effectués au moyen d'un brise-glace commercial (brise-glace Beaudril "Kalvik") dans la mer de Beaufort comportant des manoeuvres établies et deux traversées du très difficile détroit du Vicomte Melville du Passage du Nord-Ouest. Une évaluation du résultat de ces essais pour déterminer dans quelle mesure ce type de navire répond aux exigences de la Garde côtière est en cours; et

- le NGCC "John Cabot" fait l'objet de travaux de modification de son étrave et de remise en état de son mécanisme de fonctionnement des câbles pour répondre aux exigences opérationnelles de Téléglobe Canada qui loue le navire sur une base de récupération des coûts.

Aviation

- le Groupe de l'aviation a appuyé Expo 86 en offrant toute une gamme de services essentiels tels que : la gestion de la circulation aérienne au Centre de contrôle de la circulation aérienne de Vancouver (la désignation d'un espace aérien spécial (classe F) pour l'emplacement de l'Expo, l'élaboration d'un

plan complet de communications ANS, la fourniture de diverses installations temporaires et la prestation de services de réglementation sur les lieux de l'Expo ainsi que la publication d'un Guide de l'aviation générale;

- des dispositions techniques sur la navigabilité ont été prises avec les autorités des États-Unis, de la France, de l'Allemagne de l'Ouest et de la Hollande, lesquelles devraient améliorer l'efficacité du processus de certification des aéronefs; et

- quatre nouveaux aéronefs, dont deux Challenger 601 de Canadair et deux de Havilland Dash 8 ont été introduits dans le service d'inspection en vol et équipés de systèmes de pointe d'étalonnage en vol pour améliorer l'efficacité de l'inspection du système de navigation aérienne au Canada.

Gestion des aéroports

- le Groupe de travail sur les aéroports a rédigé son rapport portant sur l'examen des options de gestion des aéroports fédéraux du Canada, lequel a été publié en septembre 1986;

- le Ministère a renforcé les procédures et systèmes de sécurité aéroportuaire pour faire face à la menace croissante que constituent les groupes terroristes pour l'aviation civile mondiale; et

- on a dressé des plans commerciaux sur les activités commerciales des aérogares et l'aménagement des terrains aéroportuaires pour plus de la moitié des aéroports, lesquels plans serviront de pierre angulaire dans l'élaboration du Plan d'entreprise du Groupe de la gestion des aéroports et des plans individuels commerciaux des aéroports.

Surface

- durant l'exercice, le Ministère a financé neuf projets d'étagement de voies dont deux ont été menés à bonne fin et trois amorcés. Il a de plus mené à bonne fin un projet de réalignement ferroviaire et poursuivi des travaux de consultation et de préparation de la Loi sur la sécurité ferroviaire;

- cinq modifications au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses ont été mises en oeuvre, de même qu'un programme d'envergure de sensibilisation des industries, des transporteurs et du grand public; le programme de conformité a été caractérisé par l'application de stratégies de mise en oeuvre; la banque de données sur les produits chimiques et le service d'information de CANUTEC ont été améliorés et plus de 400 représentants municipaux et provinciaux ont reçu la formation nécessaire pour leur permettre de remplir leurs tâches d'intervenants en cas d'urgence; et

- le Ministère a entrepris une étude sur les inquiétudes du public en matière de sécurité automobile et a établi des critères plus rigoureux d'évaluation de la performance des systèmes de protection; il a de plus entouré d'une plus grande publicité la sécurité routière en élaborant, et en distribuant à l'échelle nationale, deux publications concernant les dispositifs de retenue d'enfant et l'ivresse au volant. Les nouvelles normes de sécurité automobile publiées portaient sur les émissions des automobiles et des camions légers, les dispositions de retenue d'enfant et les freins de camion.

Administration du Ministère

- la réorganisation du Ministère, annoncée en 1986-1987, a été exécutée; les fonctions de personnel et de finance sont en voie de regroupement et chapeauteront les anciennes unités régionales et de l'administration centrale de la Marine et de l'Air;

- la phase I du Système de gestion du matériel (TCMMS) sera terminée pour la fin de 1986-1987 et couvrira la totalité des 21 magasins;

- la Corporation Place du Havre Canada a exploité le Pavillon canadien à EXPO 86 qui a connu un grand succès et qui a attiré 5 millions de visiteurs; et

- la CPHC a pris les dispositions nécessaires pour permettre au Musée canadien des civilisations de faire l'acquisition de la plupart des pièces que contenait le Pavillon canadien à EXPO 86 à des fins d'expositions permanentes dans les musées canadiens.

Au chapitre de son rendement global pour 1986-1987, le Ministère s'est fixé un objectif de réduction du déficit de 200 millions de dollars; pour ce faire il prévoit réduire : le budget de Via Rail de 100 millions de dollars, ses frais généraux et ses dépenses de fonctionnement (48 millions de dollars) ses subventions (5 millions de dollars), d'accroître ses recettes (36 millions de dollars) et de reporter certains projets d'immobilisations (11 millions de dollars). De plus, le Ministère se propose, pour comprimer davantage ses dépenses de 50 millions de dollars en conformité du Budget de février 1986, de reporter un certain nombre de projets d'immobilisations.

Voici, par activité, les principaux éléments de rendement durant 1985-1986 :

Politique et Coordination

- la publication en 1985-1986 du document "Aller sans entraves" a donné lieu à de profonds changements dans le secteur des transports. Une nouvelle Loi sur le transport ferroviaire des voyageurs a été élaborée;

- sur le plan financier, d'importantes étapes ont été franchies : la construction du premier centre de maintenance VIA à Toronto, la commande de nouvelles locomotives pour les routes transcontinentales et le rétablissement de services de Via Rail; la conception d'un prototype d'autocar pour les personnes handicapées et la signature d'ententes auxiliaires de développement économique et régional (EDER) avec le Québec et le Manitoba; et

- dans certains cas de nouvelles ententes ont été négociées et d'autres ententes de gestion renouvelées, relativement aux services ferroviaires des voyageurs, services de traversier, de construction de routes, de remise en état des embranchements et aux services améliorés de transport ferroviaire des marchandises à Terre-Neuve.

Marine/Garde côtière canadienne

- Trois cent dix-sept millions de dollars ont été investis dans l'infrastructure et l'équipement de la Marine/Garde côtière canadienne;

- un hiver plus clément a réduit les besoins de déglaçage et permis de réaliser des économies en carburant tandis que le remplacement de navires désuets en vertu du Programme d'acquisition de navires a fait fléchir les coûts de remise en état des navires; et

- la Garde côtière a prêté son concours à l'enquête sur l'écrasement du vol 182 d'Air India en traçant des plans, en prenant des photographies et en récupérant certaines pièces de l'épave à l'aide du NGCC "John Cabot". Le 30 juillet 1986, le ministre des Transports a présenté des lettres d'éloges à l'équipage de ce navire.

Aviation

- durant 1985-1986, les efforts déployés par le Groupe de l'aviation ont fait avancé la sécurité de l'aviation comme en atteste le taux d'accidents qui fléchit progressivement depuis 1970, soit de 22 par cent mille heures de vol à environ 12; durant cette période le nombre d'aéronefs a augmenté de plus de 30 %;

- son vaste système de contrôle de navigation et de circulation aériennes qui a géré 143 128 milles de routes et d'espaces aériens a aussi contribué à assurer un niveau élevé de sécurité aux services aériens commerciaux et privés. De fait, le système de navigation aérienne a fourni, dans tout le pays, un service durant 95,1 % du temps prévu, ce qui représente un faible taux de panne; et

- 1985-1986 a vu notamment l'adoption de la nouvelle Loi sur l'aéronautique qui prévoit l'imposition de peines pécuniaires qui donnent plus de rigueur aux dispositions de la Loi. De plus, un Tribunal de l'aviation civile a été mis sur pied pour examiner les décisions prises par le Groupe de l'aviation en vertu des pouvoirs que lui confère la nouvelle Loi.

Gestion des aéroports

- pour insister sur l'importance attachée à la sécurité aérienne et rationaliser la structure administrative des aéroports, Transports Canada a établi deux organismes distincts en octobre 1985. Ces deux nouveaux groupes, qui tirent essentiellement leur origine de l'Administration canadienne du transport aérien, sont le Groupe de l'aviation et le Groupe de la gestion des aéroports. Cette réorganisation vise à distinguer l'activité commerciale des aéroports des fonctions ministérielles liées à la sécurité et à la réglementation de l'aviation, afin de mieux définir le mandat de chaque groupe. La réorganisation est de plus compatible avec la politique du gouvernement qui vise l'établissement d'une structure administrative nouvelle et plus efficace pour les aéroports;

- les investissements au titre de l'insfrastructure et de l'équipement des aéroports se sont chiffrés à 266,0 millions de dollars.

Surface

- durant l'exercice visé, le Ministère a financé dix projets d'étagement de voies ferrées dont quatre ont été achevés et quatre autres commencés. Les travaux de rédaction ont débuté en ce qui concerne la Loi sur la sécurité ferroviaire, laquelle, si elle est adoptée, entrainera le transfert des fonctions de réglementation et de mise en vigueur de la CCT à Transports Canada;

- le gouvernement fédéral a travaillé de concert avec les gouvernements provinciaux pour appliquer la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et son Règlement; à cette fin on a lancé un programme de conformité visant les activités de fabrication des marchandises dangereuses, offert des séances de sensibilisation, établi des programmes de formation des inspecteurs fédéraux et provinciaux, élaboré un système d'information de gestion des données et créé deux conseils consultatifs ministériels; et

- de nouvelles normes de sécurité des véhicules automobiles ont été élaborées, notamment en ce qui concerne les matériaux qui entrent dans la fabrication des pare-brise et les papillons de gaz des motoneiges. De nouveaux règlements ont été établis concernant les droits d'utilisation du Centre d'essai des

véhicules automobiles. Pour s'assurer que les entreprises respectent tant les normes de sécurité des véhicules automobiles que les lignes directrices en matière de consommation de carburant, le Ministère a fait des essais ou des inspections sur 767 véhicules et 2 279 pièces; ces activités de même que les enquêtes sur les défauts signalés se sont soldées par le rappel d'environ 600 000 véhicules, pneus ou dispositifs de retenue d'enfant.

Administration du Ministère

- la Corporation Place du Havre Canada a terminé la construction de Place Canada et du Pavillon canadien pour EXPO 86 à temps et dans les limites budgétaires prévues;

- le Secrétariat de coordination fédérale d'EXPO 86 a lancé un programme national de sensibilisation aux réalisations canadiennes dans le secteur des transports et des communications; et

- ce même organisme a coordonné la participation fédérale à EXPO 86, notamment les activités de la présence fédérale et la multiplication des services essentiels.

2. Examen des résultats financiers

Tableau 1-2 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars)

	1985-1986[1]			
	Réel	Budget principal	Différence	Détails en page
Budgétaire				
Politique et Coordination	1 045 560	1 031 583	13 977	2-5
Marine/Garde côtière canadienne	746 362	799 731	(53 369)	3-6
Aviation	541 740	597 730	(55 990)	4-3
Gestion des aéroports	100 520	146 017	(45 497)	5-3
Surface	33 568	38 504	(4 936)	6-2
Administration du Ministère	209 594	209 075	519	7-4
	2 677 344	2 822 640	(145 296)	
Non Budgétaire				
Politique et Coordination	6 781	7 971	(1 190)	
Total du Programme	2 684 125	2 830 611	(146 486)	2-6
Années-personnes	21 865	22 011	(146)	

1 Les données de ce tableau ont été reproduites de nouveau pour refléter la nouvelle structure des programmes et activités approuvée pour Transports Canada en 1987-1988. Se reporter aux pages 1-31 à 1-35 pour les explications des principales raisons de ces réaffectations.

Explication de la différence : Les années-personnes et les niveaux de dépenses autorisés ont été révisés à la hausse à 22 018 A.-P. et à 3 040,7 millions de dollars au moyen du Budget supplémentaire des dépenses. L'autorisation révisée, par type de dépenses, figure à la page 1-10 "Emploi des autorisations de 1985-1986 - Volume II des Comptes publics". L'important surplus est attribuable aux grands facteurs suivants :

Budgétaire - Activités du Ministère

	En millions de dollars
• **Politique et Coordination** - diminution des dépenses de fonctionnement (2,2 millions de dollars) à cause du gel des dépenses discrétionnaires; les subventions et contributions ont augmenté (53,4 millions de dollars) en raison de la construction de wagons-trémies et des améliorations aux routes des provinces de l'Atlantique.	51,2
• **Marine/Garde côtière canadienne** - diminution en raison d'économies réalisées au titre de la remise en état des navires (12,0 millions de dollars) et du carburant (7,7 millions de dollars); le fonds pour éventualités en matière de pollution n'a pas été dépensé (3,0 millions de dollars); les coûts de réparation des quais et du dragage ont diminué (5,9 millions de dollars); il y a eu réaffectations internes des fonds en capital (23,4 millions de dollars) et des réductions nettes des autres dépenses de fonctionnement (9,7 millions de dollars) le tout compensé par des paiements accrus aux administrations de pilotage pour éponger leurs déficits (5,9 millions de dollars) et celui de la Canarctic (2,4 millions de dollars).	(53,4)
• **Aviation** - les dépenses de fonctionnement ont fléchi (11,0 millions de dollars) à cause du gel des dépenses discrétionnaires, tandis que les dépenses d'immobilisations ont diminué (40,3 millions de dollars) pour la même raison et aussi en raison du retard d'exécution de certains projets; les recettes ont pour leur part augmenté (3,9 millions de dollars) grâce à la majoration de la taxe sur le transport aérien; et les contributions ont diminué (0,8 million de dollars)	(56,0)
• **Gestion des aéroports** - les dépenses de fonctionnement et d'entretien ont fléchi (9,9 millions de dollars) à cause du gel des dépenses discrétionnaires; les dépenses en capital ont diminué (7,5 millions de dollars) à cause d'offres avantageuses et du gel des dépenses; les contributions ont diminué (9,6 millions de dollars) à la suite de retards dans l'approbation et la mise en oeuvre de certains projets; les recettes ont augmenté (18,5 millions de dollars) grâce aux majorations de la taxe sur le transport aérien, des droits d'atterrissage et des droits généraux d'aérogare.	(45,5)

	En millions de dollars
• **Surface** - diminution en raison du report du projet ferroviaire de Regina (5,6 millions de dollars); dépenses de fonctionnement accrues (1,3 millions de dollars); début de l'enquête de la Commission Hinton (0,2 million de dollars); conclusion du PATU (0,8 million de dollars.	(4,9)
• **Administration du Ministère** - augmentation nette attribuable en grande partie au report des fonds de la Corporation Place du Havre Canada (5,0 millions de dollars); compensé par des augmentations suite au rétablissement des économies TED (4,7 millions de dollars); et des items mineurs ($0,8 million de dollars).	0,5
Budgétaire - Sociétés d'État :	
• **Politique et Coordination** - les 7,1 millions de dollars prévus pour les projets d'immobilisations de la Société canadienne des ports sont tombés en annulation et 30,1 millions de dollars ont été épargnés du fait que Marine Atlantique a financé son déficit d'expoloitation en puisant dans ses provisions de caisse.	(37,2)
Non budgétaire - Sociétés d'État :	
• **Politique et Coordination** - le prêt consenti à la Société canadienne des ports est tombé en annulation parce que le projet d'immobilisation auquel il s'appliquait a été reporté.	(1,2)

C. Données de base

1. Introduction

Le ministère des Transports a été établi en 1936, en vertu de la Loi sur le ministère des Transports qui amalgamait les fonctions du ministère des Chemins de fer et des canaux, du ministère de la Marine et de la Direction de l'aviation civile et du ministère de la Défense civile.

La responsabilité fédérale en matière de transport, qui provient de la compétence définie dans l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique, a évolué de sorte qu'elle englobe la coordination et la réglementation en vue d'assurer la sécurité et l'efficacité des secteurs de l'aéronautique, de la navigation maritime, des installations d'expédition, des traversiers, des chemins de fer et des canaux reliant les provinces entre elles ou une province donnée avec tout pays étranger. C'est le ministère des Transports qui assume cette responsabilité.

2. Mandat

Les principales lois régissant les activités du Programme des transports sont l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique, la Loi sur le ministère des Transports et la Loi nationale sur les transports. Une liste des autres lois figure à la page 8-47.

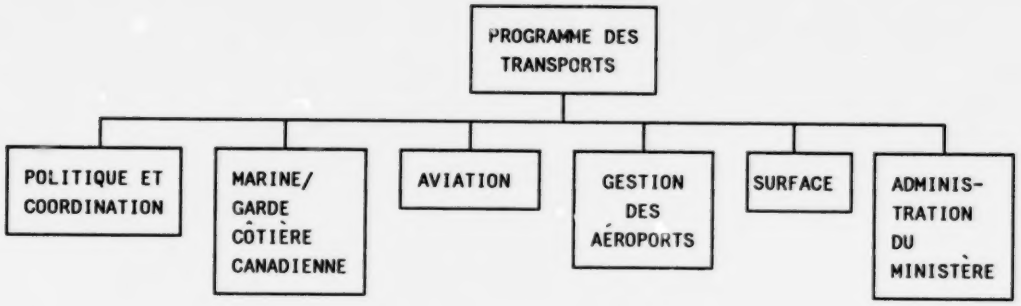
3. Objectif du Programme

L'objectif du Programme de transport est de veiller à l'établissement et à l'exploitation d'un système national de transport securitère et efficace qui contribue à la réalisation des objectifs gouvernementaux, et a l'exploitation de certains éléments du système.

4. Organisation du Programme en vue de son exécution

Structure des activités : Le tableau 1-3 ci-après illustre la structure d'activités qui entre en vigueur le 1er avril 1987 et qui sert à exposer le plan de dépenses pour l'exercice 1987-1988 de même que les dépenses prévues pour 1986-1987 et les dépenses réelles de 1985-1986. Pour 1987-1988, la Section II conserve le même niveau de détails que la Partie III antérieure. Toutefois, il y a eu récemment des remaniements de responsabilités au niveau des sous-activités ou de niveaux subalternes. Le cas échéant, les données sur les liens hiérarchiques sur trois ans ont été présentées de nouveau à des fins de comparaison.

Tableau 1-3 : Structure des activités



Organisation : Pour atteindre l'objectif du Programme, l'organisation de Transports Canada comprend l'Administration centrale et quatre groupes opérationnels : Marine/Garde côtière canadienne, Aviation, Gestion des aéroports et Surface, de même qu'un certain nombre de sociétés d'État et d'organismes qui jouissent de degrés variables d'autonomie. Certaines sociétés d'État fonctionnent dans le cadre du Ministère, tandis que d'autres, comme Air Canada et le Canadien National, sont totalement indépendantes, mais rendent compte de leurs activités au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. Quatre organismes : le Bureau canadien de la sécurité aérienne, l'Office du transport du grain, l'Administration du pipeline du Nord et la Commission canadienne des transports relèvent eux aussi directement ou indirectement du ministre des Transports.

L'année financière 1987-1988 est la deuxième de cinq années d'une réorganisation qui procède des principes suivants : tenter de comprimer les frais généraux en regroupant les services autant que possible, centraliser ou décentraliser les services selon les circonstances, accroître la participation régionale et multimodale à la planification, à l'élaboration des politiques et à la coordination et finalement, établir de meilleures communications au sujet des activités de Transports Canada. Cette réorganisation s'inspire de la tendance à la déréglementation de l'industrie et du partage des responsabilités financières et opérationnelles entre les utilisateurs, les exploitants et le gouvernement.

La réorganisation comprend aussi le réalignement d'un certain nombre de responsabilités dont les plus importantes sont résumées ci-après :

- le regroupement d'importants programmes de subventions tels que Via Rail et Marine Atlantique, qui relevaient autrefois de l'activité de la Surface et le transfert des fonctions de planification des politiques pour les modes Marine, Air et Surface à l'activité de la Politique et de la Coordination;

- la mise en place de deux activités distinctes, celles de la Gestion des aéroports et celles de l'Aviation qui étaient combinées sous l'activité du transport aérien pour montrer l'importance que le Ministère accorde à la sécurité aérienne et rationaliser la structure de gestion des aéroports;

- le transfert de la fonction du transport des marchandises dangereuses, qui relevait antérieurement de l'Administration du Ministère, à l'activité de la Surface;

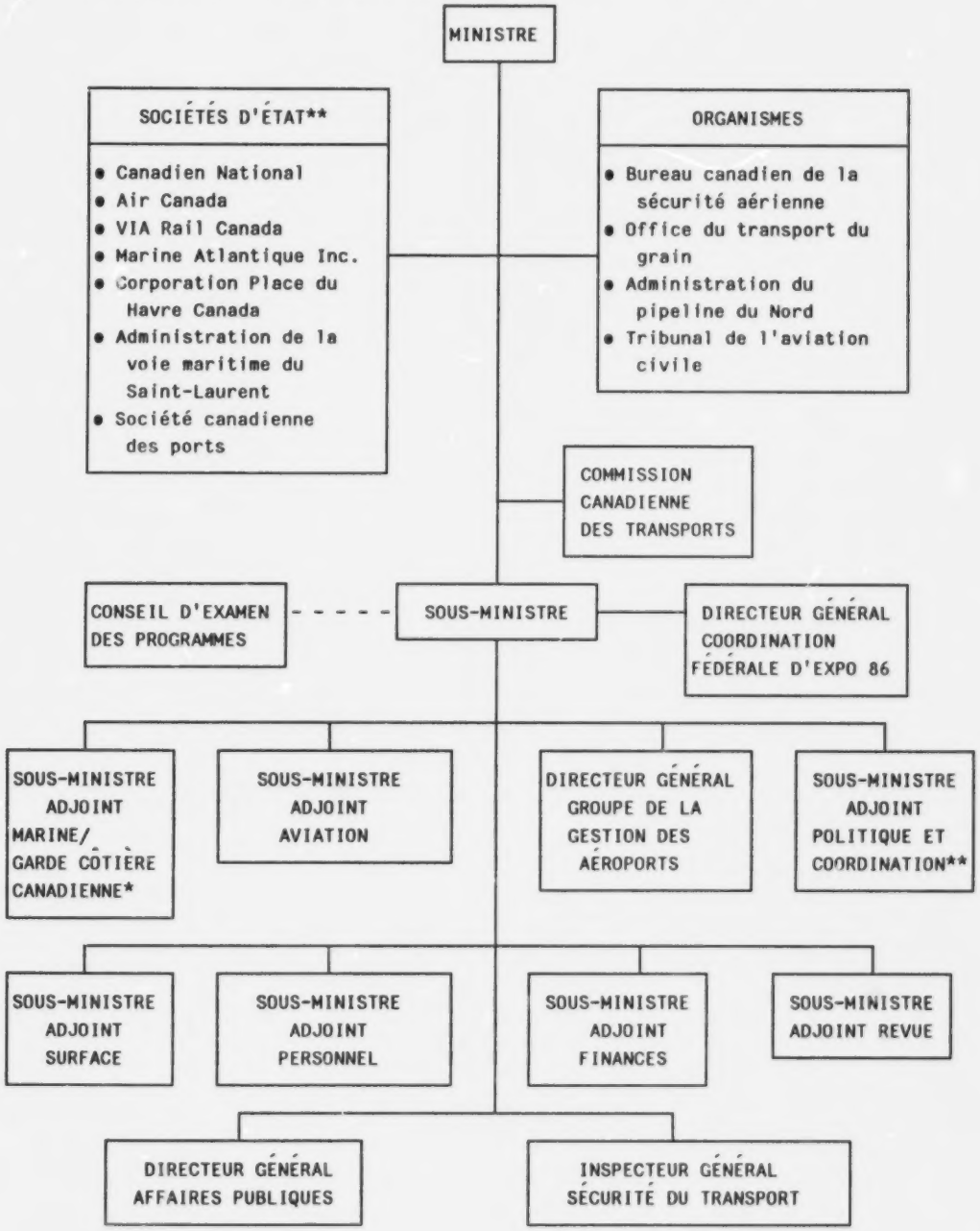
- la centralisation des fonctions de finance et de personnel de toutes les Activités sous celle de l'Administration du Ministère; et

- l'établissement d'un secteur de sécurité ferroviaire au sein de l'activité de la Surface.

Le Conseil d'examen des programmes participe aux grandes décisions portant sur l'affectation des ressources et examine toutes les propositions de politiques, de plans et de programmes ayant des incidences sur les ressources financières et humaines. Ce conseil permet au Ministre et à la haute direction d'exercer un contrôle plus rigoureux sur le financement des programmes et de s'engager à concourir dans une large mesure à la réalisation de l'objectif gouvernemental de réduction du déficit.

Le tableau 1-4 donne un aperçu global des entités administratives qui composent le porte-feuille de Transports Canada. La Partie III de Transports Canada se restreint à une analyse des opérations ministérielles, laquelle décrit la structure organisationnelle chapeautée par le Sous-ministre et inclut certains projets de financement visant les sociétés de la Couronne comme la Corporation Place du Havre Canada, la Société canadienne des ports, Marine Atlantique Inc., l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Inc. et Via Rail Canada.

Tableau 1-4 : Structure administrative



*Comprend la responsabilité de financement budgétaire pour les quatre Administrations de pilotage, la Canarctic et les commissions de ports.

**Aux fins de financement budgétaire, toutes les sociétés de la Couronne, sauf CN, Air Canada et la Corporation Place du Havre Canada relèvent du Ministre par l'intermédiaire du S-MA Politique et Coordination.

Le tableau 1-5 illustre la matrice des principaux groupes organisationnels de Transports Canada et les lignes d'activité selon lesquelles ils sont financés au moyen de crédits budgétaires.

Tableau 1-5 : Répartition des ressources budgétaires par Activité/Organisation (en milliers de dollars et années-personnes)

	Politique et Coordination	Marine/ Garde côtière canadienne	Aviation	Gestion des aéroports	Surface	Administration du Ministère	Budget des dépenses 1987-1988
Cabinets du Ministre/ Sous-ministre[1]						30 113 (354)	30 113
S-MA Politique et Coordination[2]	265 884 (309)						265 884
S-MA Personnel						56 589 (1 022)	56 589
S-MA Finances						71 928 (1 368)	71 928
S-MA Marine/ Commissaire de la Garde côtière canadienne[3]		704 293 (6 150)					704 293
S-MA Aviation			504 056 (6 979)				504 056
Directeur général - Gestion des aéroports				(57 233) (4 669)			(57 233)
S-MA Surface					40 854 (278)		40 854
Sociétés d'État							
• Marine Atlantique	105 022						105 022
• Via Rail Canada	500 000						500 000
• Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Inc.	5 618						5 618
• La Société canadienne des ports	3 485						3 485
• L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	24 500						24 500
• Chemins de fer nationaux	413						413
Total des ressources du Programme (et des années-personnes)	904 922 (309)	704 293 (6 150)	504 056 (6 979)	(57 233) (4 669)	40 854 (278)	158,630 (2,744)	2 255 522 (21 129)

1. Comprend les Affaires publiques, le Contentieux, la Revue, la Sécurité des transports, le Conseil d'examen des programmes et la responsabilité à l'égard du financement budgétaire de la Corporation Place du Havre Canada (5 220 000 $ - 1987-1988).
2. Comprend la responsabilité des questions de financement budgétaire de Marine Atlantique Inc., de la Société canadienne des ports, de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (les Ponts Jacques Cartier et Champlain) et Via Rail Canada. Les crédits sont énumérés séparément sous la rubrique Sociétés d'État.
3. Comprend la responsabilité des questions de financement budgétaires de Canarctic Shipping Co. Ltd. (4 434 000 $ - 1987-1988).

D. Perspective de planification

1. Facteurs externes qui influent sur le Programme

Priorités du gouvernement : Le gouvernement encourage l'expansion constructive de l'économie en faisant fond des capacités innovatrices et productrices des Canadiens. Il s'attache essentiellement à promouvoir l'activité économique du secteur privé et à réduire son intervention et sa propre responsabilité financière. Établis en 1985, ces principes sont réitérés dans le Budget de février 1986.

Le gouvernement se propose de dépenser prudemment et de réduire ses frais généraux; donc, les programmes qui seront retenus devront être rationalisés.

Le gouvernement s'est engagé à améliorer les économies régionales dans tout le pays et il accordera une priorité au développement industriel régional et continuera de désigner des secteurs que les ministères peuvent aider en adjugeant des contrats au secteur privé.

Les priorités du gouvernement qui ont des incidences significatives sur les services de transport sont :

- Réduire sa participation dans le secteur privé dans les cas où celle-ci entrave la croissance économique.
- Poursuivre énergiquement les possibilités d'expansion des marchés étrangers pour les biens et services canadiens.
- Accroître la récupération des coûts.
- Renforcer la souveraineté canadienne dans l'Arctique.
- Poursuivre la privatisation des sociétés d'État.

Rendement économique : En 1985, pour le secteur des transports, le produit intérieur réel a atteint près de 9 % de plus que son niveau de pointe en 1981.

Toutefois, même si la relance et notamment l'expansion de l'économie ont été plutôt vigoureuses, la récession de 1982 a eu un effet négatif certain sur les revenus et les activités des industries de production de biens dont dépend la demande dans le secteur du transport des passagers et des marchandises. Comparé à la période de pointe antérieure à la récession, le revenu réel disponible per capita en 1985 n'a augmenté que de 1,5 %, tandis que les secteurs de l'agriculture, de l'industrie forrestière et de la construction ont connu une baisse plus forte, certains jusqu'à 4 %. Les secteurs minier et manufacturier se sont situés respectivement à 1 et 4 % au-delà du niveau de pointe d'avant la récession, mais l'ensemble des importations et exportations a été relativement fort. Par conséquent, la relance et l'expansion des services de transport ont été modérées.

Dans une perspective régionale, le rendement économique a été irrégulier. La stabilisation des prix des matières brutes et la chute récente de ceux du pétrole et du grain ont maintenu les effets négatifs de la récession de 1982 contribuant ainsi au ralentissement économique et démographique dans l'Ouest du Canada. Le Centre du Canada a connu une croissance plus énergique, et ce rendement irrégulier se reflète dans le secteur du transport.

Aperçu économique : Au moment où le Canada entre dans sa quatrième année d'expansion économique, après un an de relance, on s'attend que les taux de croissance se stabiliseront. La recrudescence du protectionnisme américain (bardeaux, bois d'oeuvre, acier) alliée à une concurrence accrue pour les produits canadiens sur les marchés mondiaux, notamment de la part des pays nouvellement industrialisés, aura vraisemblablement une incidence sur l'acheminement des biens et partant, sur le secteur des transports. Du côté positif, les prix réels du pétrole en 1995 se maintiendront à un niveau inférieur à ceux de 1985, ce qui aura des répercussions favorables sur tous les modes, particulièrement l'automobile et l'avion. Au cours des quelques prochaines années, on s'attend que la forte croissance des industries productrices de biens, de même que le faible taux d'inflation se maintiendront. Le taux de croissance de la population a aussi été quelque peu plus élevé que prévu.

Durant la période de 1986 à 1995, on prévoit que la croissance du secteur des transports atteindra une moyenne d'environ 2,8 % par année, ce qui est voisin du rendement économique global pour l'ensemble du pays. Jusqu'à la fin de cette période, le transport des marchandises croîtra à un taux annuel moyen d'environ 2,5 %, la plus forte augmentation se situant dans le transport par véhicule automobile. En ce qui concerne le transport des passagers jusqu'à la fin de 1995, on s'attend à une croissance d'environ 4 %, la plus forte augmentation étant par automobile et avion. Les prix des services de transport devraient demeurer stables, ou même fléchir, à court terme en raison du fléchissement des prix du pétrole et d'une concurrence accrue qui devrait se dégager de la réforme de la réglementation économique.

2. Initiatives

Voici, par activité, quelques détails sur les initiatives prévues pour 1987-1988 :

Politique et Coordination :

Réforme de la réglementation économique : La mise en oeuvre des réformes de la réglementation économique proposées dans "Aller sans entraves" se poursuivra et l'on insistera davantage sur l'élaboration de plans de surveillance et d'évaluation des effets de cette réforme.

Marine Atlantique Inc. : Continuer à améliorer le service du Golfe grâce à l'option des "trois navires" pour Terre-Neuve. Le Gulfspan II

qui complétera le trio sera construit au Canada et devrait entrer en service en 1989. La rationalisation du service côtier continuera et l'on se tâchera à réduire les subventions par passager et véhicule-mille pour tous les services.

Route Yellowhead : La route sera améliorée et les gouvernements fédéral et provincial se partageront également les 100 millions de dollars que coûtera ce programme qui s'étalera sur trois ans. La participation fédérale sera assumée par Transports Canada et le ministère de l'Expansion régionale et industrielle à raison de 15 et de 35 millions de dollars respectivement.

Réforme réglementaire du camionnage : Mise en oeuvre d'une nouvelle Loi sur le transport par véhicule à moteur (LTVM) pour refléter les conditions de l'accord signé par les ministres du Transport fédéral et provinciaux le 27 février 1985. Cet accord prévoit une réduction du fardeau réglementaire, une facilité d'entrée sur le marché et une rationalisation administrative. Le gouvernement travaillera de concert avec les provinces et les transporteurs pour élaborer et mettre en oeuvre un code national de sécurité du camionnage.

Marine/Garde côtière canadienne

Droits d'utilisation des services de la Garde côtière : Le Ministère poursuivra ses consultations en ce qui concerne les droits d'utilisation de certains services de la Garde côtière, tel que "Aide à la navigation, Déglaçage et Dragage", afin de permettre aux représentants de l'industrie maritime et aux utilisateurs de l'infrastructure de ce secteur d'exprimer leurs vues et de donner des conseils sur la possibilité d'imposer de pareils droits. Les résultats de ces consultations permettront au Cabinet de décider s'il y a lieu de demander l'autorisation législative d'introduire ces droits.

Acquisition d'hélicoptères : L'acquisition de douze (12) hélicoptères légers MBB BO-105 s'effectuera par l'intermédiaire d'une entreprise canadienne. Il s'agit de bi-moteurs qui permettront à la Garde côtière de mieux accomplir ses missions et de façon plus sûre au-dessus de l'eau et de terrains accidentés. Ceux-ci remplaceront les hélicoptères désuets.

Loi sur la marine marchande du Canada : La Loi modifiée sur la marine marchande du Canada, Partie XV (cabotage) confère le pouvoir législatif de prendre des règlements qui permettront de mettre en oeuvre les initiatives du Ministère décrites dans "Aller sans entraves". Les améliorations à la sécurité maritime seront réalisées grâce à l'adoption d'importantes conventions internationales et de codes visant la formation des gens de mer, la prévention de la pollution, la compensation pour la pollution causée par les hydrocarbures et les services de trafic maritime.

Aviation

Sécurité de vol : Le Ministère prendra les initiatives suivantes en vue d'accroître la sécurité des vols et notamment d'assurer une surveillance plus rigoureuse de la conformité aux règlements :

- introduction d'un programme de dépistage et de rapport en ce qui concerne les mesures de sécurité prises par les transporteurs;
- la mise en oeuvre d'un programme qui intégrera l'analyse de la sécurité du système et le redéploiement des ressources afin de permettre au secteur du transport aérien de s'adapter aux changements des risques qui le menacent;
- l'adoption d'une politique et d'une norme qui assureront une réglementation adéquate de l'aviation dans les secteurs géographiques de grande activité;
- le parachèvement de trois vérifications complètes de la réglementation auprès des transporteurs nationaux et le contrôle de l'application des recommandations;
- l'élaboration d'une nouvelle politique de réglementation concernant les ultra-légers;
- la mise en place des modalités administratives de perception des peines pécuniaires prévues dans la Loi modifiée sur l'aéronautique; et
- l'élaboration de lignes directrices améliorées en ce qui concerne les plans directeurs régionaux de surveillance.

Sécurité de l'aviation : Le Ministère insistera sur la promotion des activités de sécurité de l'aviation et sur la création d'organismes chargés de la sécurité des activités et des aéronefs commerciaux.

Services de circulation aérienne : Grâce à la centralisation des services et des installations, le Ministère tente à l'heure actuelle de rendre plus efficaces les services de contrôle de la circulation aérienne au moyen des règles de vol aux instruments.

Groupe de travail sur le plan de la flotte : L'application des recommandations de ce groupe de travail débutera cette année et devrait se traduire par des coûts réduits d'immobilisations et de fonctionnement de certaines catégories de services de vol.

Groupe de la gestion des aéroports

Groupe d'études sur la gestion des aéroports : Le Groupe de la gestion des aéroports a établi un groupe de travail spécial qu'il a chargé d'étudier plus à fond la question des structures de gestion aéroportuaire. On s'attache particulièrement à multiplier les activités commerciales, à améliorer les méthodes comptables, à rendre l'administration plus efficace et à confier aux autorités locales une plus grande prise de décisions. Les auteurs de cette étude

recommanderont vraisemblablement pour l'avenir, une politique générale de participation fédérale dans les aéroports, de même qu'une structure de gestion qui accorderait à des exploitants autres que fédéraux des droits de propriété des aéroports.

Sûreté de l'aviation civile : Des mesures, proportionelles aux menances perçues, seront prises pour rendre la sûreté de la navigation et des aéroports au Canada. Les nouvelles initiatives comprennent les programmes de sécurité, la recherche et le développement. Là où des efforts ont déjà été déployés, comme l'achat d'équipement additionel à rayon-x et de détection d'explosifs, les programmes se poursuivront au cours de 1987-1988 de même que les efforts pour sensibiliser davantage les passagers et le personnel de l'industrie à la question de la sécurité. Au cours de l'exercice visé, le Ministère tâchera d'introduire des normes plus rigoureuses de contrôle et d'inspection, de faire respecter davantage la loi et de diffuser plus de renseignements sur la sûreté de l'aviation.

Participation du secteur privé : Le Groupe de la gestion des aéroports a demandé et obtenu l'autorisation de fournir l'occasion au secteur privé de construire et d'exploiter des installations aéroportuaires. La première installation de ce genre pourrait être le terminal 3 à l'aéroport international Lester B. Pearson à Toronto. Cette initiative devrait non seulement réduire les dépenses fédérales, mais aussi produire des recettes et aider les économies locales.

Surface

Sécurité ferroviaire : Le début des travaux de rédaction d'une Loi sur la sécurité ferroviaire a marqué une nouvelle orientation. Si cette nouvelle loi est adoptée, elle modernisera la réglementation de la sécurité ferroviaire, et transférera de la CCT à Transports Canada la fonction de réglementation de la sécurité ferroviaire et de l'application de cette réglementation.

Transport des marchandises dangereuses : La Direction du transport des marchandises dangereuses mettra au point de meilleurs renseignements sur les matières corrosives, commencera des inspections des activités d'intervention de l'industrie en cas d'accident et introduira un programme de formation pratique à l'intention des premiers intervenants en cas d'accidents mettant en cause des marchandises dangereuses, et ce au moyen de ses ressources actuelles; l'intégration prévue des ressources affectées à l'élaboration des normes et à l'inspection dans le domaine ferroviaire au sein de la Direction générale lui permettra de mieux atteindre les objectifs de sécurité sans demander plus de ressources.

Sécurité routière : Le Ministère se propose de participer davantage à l'harmonisation internationale des normes de sécurité des véhicules automobiles et de collaborer à la recherche dans ce secteur. Il se propose aussi de modifier sa stratégie d'immobilisation en ce qui concerne le Centre d'essai des véhicules automobiles et d'encourager le secteur privé à l'utiliser davantage. Il demandera la collaboration de l'industrie en vue d'augmenter le taux d'utilisation des ceintures de sécurité.

Administration du Ministère

Réponse aux priorités du Ministère : Pour respecter une de ces priorités qui est de rendre ses opérations plus efficientes et plus efficaces, le Ministère prendra les initiatives suivantes :

- continuer de mettre au point des systèmes financiers intégrés et de parachever les phases subséquentes de mise en oeuvre du système de gestion du matériel (TCMMS) de la mise à jour et de l'application du système d'enregistrement des biens matériels;

- continuer l'application du Système d'information de gestion du personnel et du Système automatisé de la paie et des congés;

- offrir environ 16 000 jours-étudiant de formation de base aux contrôleurs de la circulation aérienne afin de répondre aux besoins de l'organisation des services de la circulation aérienne; et

- maintenir le nombre d'officiers de marine diplômés pour répondre aux besoins de la Garde côtière canadienne (60 prévus en 1987);

3. État des initiatives annoncées antérieurement

Voici, par Activité, une mise à jour des principales initiatives dont il a été question dans les plans de dépenses antérieurs.

Politique et Coordination

Marine Atlantique Inc. : En 1986, Marine Atlantique a fait l'acquisition du nouveau M.V. Caribou qu'il a mis en service dans le Golfe; elle a aussi fait l'acquisition d'un pétrolier pour le même service et d'un nouveau navire de passagers pour le service côtier.

Ententes de développement économique et régional : Les dépenses au titre des ententes auxiliaires (EDER) avec les provinces de Terre-Neuve, du Québec, du Manitoba, du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Édouard se sont poursuivies durant 1986-1987 dépassant les 50 millions de dollars.

Marine/Garde côtière canadienne

Plan d'investissement de la flotte (PIF), grand projet de l'État : Le projet initial d'acquisition qui prévoyait pour 1983-1984 le début de la construction de cinq navires à un coût total estimatif de 242,3 millions de dollars a été sensiblement élargi grâce à un programme spécial d'investissement au printemps de 1983 qui comprenait la construction de onze navires supplémentaires et la modernisation de trois autres à un coût total estimatif de 700 millions de dollars.

En partie à cause d'un marché hautement concurrentiel, le coût du programme d'acquisition de navires a fléchi à environ 600 millions de dollars. Les travaux ont été effectués par divers chantiers navals du Canada. Les deux derniers navires construits en vertu de ce programme devraient être livrés en 1987.

Aviation

Aller sans entraves : Le Groupe de l'aviation a fait un certain nombre de démarches pour préparer la réforme de la réglementation économique (ERR). Il met actuellement en place certains plans et programmes pour s'assurer que la sécurité n'est pas compromise dans le nouveau climat de déréglementation. Des réunions ont eu lieu avec les représentants américains de la "Federal Aviation Administration" tant à l'Administration centrale que dans les Régions afin de bien fouiller les problèmes et de trouver des solutions depuis l'introduction de la réforme de la réglementation économique aux États-Unis en 1978;

Sûreté : Le Ministère souhaite que les mesures de sûreté fassent l'objet d'essais pour s'assurer qu'elles sont efficaces et exhaustives et surtout qu'elles s'appliquent tant au "système de l'aviation" qu'au "système aéroportuaire". Aussi, à cette fin le Groupe de l'aviation a-t-il :

- collaboré avec le Groupe de la gestion des aéroports pour examiner les liens d'interface pour : l'ingénierie des installations et la mise au point des systèmes, les besoins de navigation et la planification des programmes;

- resserré le contrôle des bagages à main aux aéroports en mettant au point un plan de recherche et de développement sur la sécurité électronique dans les aéroports, en mettant au point un programme d'acquisition en vrac de l'équipement et en effectuant l'analyse de la sécurité des installations ANS.

Gestion des aéroports

Groupe de travail sur les aéroports : Une fois que ce groupe de travail eut déposé son rapport sur les structures futures de gestion des aéroports, le gouvernement en a autorisé la publication comme outil d'information publique et a demandé que des consultations soient tenues avec certains groupes intéressés et que des études plus détaillées soient faites sur les options de gestion proposées dans le rapport;

Améliorations de la sûreté des aéroports : Pour accroître la sûreté de l'aviation civile et des aéroports comme le Ministère s'est engagé à le faire, on a acheté des unités à rayon-x pour le contrôle des bagages consignés pour tous les aéroports internationaux et on procède au remplacement des unités de même type utilisées pour la vérification des bagages à main, là où il y a lieu. Certains portiques de détection ont été rénovés et d'autres ont été achetés pour les aéroports de moindre importance. Des détecteurs de vapeurs explosives ont été achetés pour tous les aéroports internationaux et ils sont d'ores et déjà en service puisque le Groupe de la gestion des aéroports a formé et accrédité un nombre suffisant de préposés. Le redéploiement des ressources de la GRC a permis d'élargir le processus de contrôle des passagers aux aéroports internationaux et aux principaux aéroports nationaux. Le renforcement de la sécurité dans les aéroports en 1986-1987 est prévu à 25 millions et on prévoit qu'il en coûtera 33 millions en 1987-1988;

Remplacement et restauration des installations : Les projets de remplacement et de restauration des installations aéroportuaires du système national de transport aérien civil comprend la reconstruction d'aérogares, de pistes et d'aires de circulation de même que le remplacement des services d'urgence aéroportuaires et de l'équipement d'entretien. On prévoit dépenser environ 198 millions de dollars durant l'exercice 1987-1988 pour restaurer et remplacer les installations aéroportuaires d'un bout à l'autre du Canada dont 15 millions de dollars ont été affectées aux projets reliés à la sûreté;

Expansion de la capacité : Certains projets conçus pour répondre aux demandes du secteur du transport aérien et pour maintenir les niveaux de services aux utilisateurs ont été mis en oeuvre en 1985-1986 au coût total de 55 millions de dollars et on prévoit des dépenses en 1986-1987 de 18 millions de dollars au titre des installations aéroportuaires.

Surface

Programmes d'étagement des voies et de passages à niveau : Un total de 34 millions de dollars (5 millions par année à partir de 1987-1988 jusqu'en 1989-1990 et de 14 millions en 1990-1991) a été approuvé par le Cabinet pour financer des projets prioritaires d'étagement des voies et un total de 8 millions de dollars (5 millions en 1986-1987 et 3 millions en 1987-1988), a été libéré à même les ressources de Transports Canada pour financer ce programme.

Transport des marchandises dangereuses : Grâce à l'application du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, le public a eu droit à plus d'informations en cas d'accident et les instances compétentes ont mieux répondu aux situations d'urgence. L'industrie commence à profiter de l'harmonisation des exigences en matière de transport.

Réforme de la réglementation du camionnage : La sous-activité de la Sécurité routière et de la réglementation des véhicules automobiles a contribué à l'élaboration d'un Code national de sécurité pour les camions et les autocars grâce à la mise au point de normes opérationnelles concernant l'état mécanique, le rendement des chauffeurs et le chargement des véhicules.

Administration du Ministère

Personnel - Formation : En 1985-1986 le Ministère a prodigué 8 909 jours-étudiant de formation de base aux élèves contrôleurs de la circulation aérienne pour répondre aux besoins de l'organisation des services de circulation aérienne. En 1986-1987, il avait été prévu d'en prodiguer 5 616, mais ce chiffre a été ramené à 2 483.

En 1985 et en 1986, il y a eu respectivement 59 et 66 officiers diplômés de marine pour répondre aux besoins de la Garde côtière canadienne.

Finances : L'exercice 1986-1987 a vu le parachèvement du Système de gestion du matériel (TCMMS).

E. Efficacité du Programme

Ce programme se compose de six Activités qui concourent toutes à assurer un système national de transport sûr et efficace.

La diversité des situations opérationnelles au Ministère ne permet pas d'établir un seul indicateur de rendement. Aussi faut-il pour les Activités de service juger de l'efficacité du programme selon le degré de satisfaction du client par rapport au degré auquel les niveaux de service ont été respectés, sur la base de la maximisation des ressources.

Chacune des Activités est une entité distincte ayant des objectifs et sous-objectifs distincts. On pourra se reporter aux renseignements sur le rendement ainsi qu'aux brefs commentaires et renvois pour chaque activité, à la Section II, Analyse par Activité. Ensemble, ceux-ci peuvent servir de critères d'évaluation de l'efficacité globale du Programme.

Section II
Analyse par activité

A. Politique et coordination

1. Objectif

Élaborer, recommander et coordonner les programmes et politiques non opérationnels qui permettent au Ministère d'atteindre ses objectifs et en vue de fournir les données, les prévisions, les recherches et les services à la direction connexes.

2. Description

L'Activité de la Politique et de la coordination est chargée des fonctions suivantes : coordonner la politique sur les transports, qui comprend les modes de transport maritime, aérien et de surface et les sociétés d'État; fournir des services de secrétariat; faire respecter les lois sur l'accès à l'information et sur la protection des renseignements privés et sur les droits de la personne; planifier et élaborer la politique stratégique à court et à long terme; effectuer les analyses économiques; veiller à la recherche et au développement; gérer l'aide financière pour les systèmes de transport maritime, aérien et de surface, ce qui comprend VIA Rail, le programme des wagons-trémies et de la remise en état des embranchements, les ententes de développement économique et régional (EDER), le programme de conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve, les services de traversiers composés de Marine Atlantique, de services privés et de services provinciaux, la Société canadienne des ports et l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (Ponts Jacques Cartier et Champlain).

3. Sommaires des ressources

Cette activité représente environ 40 % du total des dépenses de 1987-1988 du Ministère et 1,5 % du total des années-personnes.

Tableau 2-2 : Besoins en ressources nets par activité (en milliers de dollars)

	Budget 1987-1988	Prévu 1986-1987	Différence	Détails à la page
Budgétaire				
Politique et analyse stratégiques	5 016	6 496	(1 480)	2-7
Recherche et développement	15 275	15 440	(165)	2-9
Politique des transports et aide financière	875 934	917 379	(41 445)	2-11
Direction et coordination	8 697	7 173	1 524	2-18
	904 922	946 488	(41 566)	2-
Non-budgétaire				
Prêt à la Société du port de St. John's	2 000	-	2 000	2-11
	906 922	946 488	(39 566)	
Années-personnes	309	323	(14)	

Explication de la différence : Les besoins financiers pour 1987-1988 s'élèvent à 39,6 millions de dollars, ce qui représente une baisse de 4,2 % par rapport au montant prévu pour 1986-1987. Cette baisse résulte des facteurs suivants.

	En millions de dollars
Budgétaire - Programme du Ministère	
Dépenses de fonctionnement : faible augmentation des traitements et salaires contrebalancée par la contribution au programme de réduction du déficit du Ministère.	(4,7)
Dépenses en capital : augmentation due à la modernisation des systèmes de données du Ministère.	1,9
Subventions et contributions : dimunition nette de 0,1 million de dollars pour les raisons suivantes :	
• augmentation des subventions au chapitre des services de trains de banlieue de Montréal;	12,0

	En millions de dollars
• augmentation des contributions au chapitre des projets visés par les EDER (24,5 millions de dollars), de la route Yellowhead (12,0 millions), et de la conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve (7,7 millions)	44,2
• fin du programme relatif aux routes des provinces de l'Atlantique (10 millions de dollars) et baisse des contributions à la remise en état des embranchements (29,8 millions);	(39,8)
• transfert du financement de l'amélioration du réseau de transport du grain par des contributions, assuré en 1986-1987 par Transports Canada, à l'Administration du transport des grains;	(17,0)
• divers changements au niveau de financement d'autres programmes de contributions.	0,5

Budgétaire - Sociétés d'État : L'augmentation des paiements à faire aux Ponts Jacques-Cartier et Champlain (2,0 millions de dollars) pour l'exploitation et l'entretien; paiements à la Compagnie des chemins de fer nationaux au titre des avantages accordés à leurs employés (0,4 million de dollars) et le lancement d'un programme de reconstruction pour l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (24,5 millions) sont contre- balancés par une baisse des paiements à faire à Ports Canada (12,1 millions) et à Marine Atlantique (53,4 millions). (38,7)

Non-budgétaire - Sociétés d'État : prêt à la Société du port de St. John's pour l'amélioration du port. 2,0

Explication des prévisions pour 1986-1987 : Les prévisions pour 1986-1987 dépassent de 34,0 millions de dollars ou 3,7 % les 912,5 millions indiqués dans le Budget des dépenses principal de 1986-1987. Les principaux postes expliquant cette différence sont les suivants :

Budgétaire - Programme du Ministère

Dépenses de fonctionnement : accroissement des besoins au chapitre des traitements, des déplacements, de la recherche et des services professionnels. 3,3

	En millions de dollars
Subventions et contributions : augmentation nette de 10,4 millions de dollars, qui s'explique de la manière suivante :	
• report du versement d'une subvention à Montréal pour l'amélioration des services de trains de banlieue;	(1,0)
• réduction des contributions à l'amélioration des routes des provinces de l'Atlantique;	(3,0)
• non-utilisation de fonds au chapitre des projets de remise en état des embranchements;	(8,1)
• virement de fonds du poste des contributions aux projets témoins relatifs au transport des handicapés au poste des marchés ministériels de services professionnels relatifs au même sujet;	(1,4)
• retards dans l'exécution de projets visés par les EDER;	(6,5)
• augmentation des contributions à l'amélioration de l'infrastructure du transport du grain;	17,0
• augmentation des contributions à la conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve;	9,5
• augmentation des subventions versées pour le chantier naval de St. John's;	3,2
• augmentation des contributions aux prestations de retraite d'employés mutés au CN.	0,7
Budgétaire - Sociétés d'État	
• **Marine Atlantique** - augmentation des fonds affectés à la construction d'un navire de golfe.	12,4
• **Ports Canada** - financement du dragage d'un poste d'amarrage à Churchill (Manitoba)	6,7
• **Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain** - augmentation des pertes couvertes par les crédits.	1,2

Examen des résultats financiers

Tableau 2-2 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars)

	1985-1986		
	Réel	Budget des dépenses	Différence
Budgétaire			
Politique stratégique et analyse	5 000	6 848	(1 848)
Recherche et développement	16 973	17 532	(559)
Politique des transports et aides financières	1 017 280	1 000 707	16 573
Direction et coordination	6 307	6 496	(189)
	1 045 560	1 031 583	13 977
Non-budgétaire			
Société canadienne des ports	6 781	7 971	(1 190)
	1 052 341	1 039 554	12 787
Années-personnes	323	347	(24)

Explication de la différence : Les besoins financiers réels ont dépassé de 12,8 millions de dollars ou 1,2 % ceux prévus dans le Budget des dépenses principal de 1985-1986. Les causes principales de cette augmentation sont les suivantes :

	En millions de dollars
Budgétaire - Programme du Ministère	
Dépenses de fonctionnement : réduction nette de 2,2 millions de dollars due à la diminution des besoins au chapitre des traitements (1,8 million) et des services professionnels (0,4 million).	(2,2)
Subventions et contributions : augmentation nette de 53,4 millions de dollars due aux facteurs suivants :	
• report d'une partie de la subvention allouée à Montréal pour les services de trains de banlieue;	(5,4)
• retards dans la mise en oeuvre et non-utilisation de fonds au chapitre des ententes auxiliaires conclues avec des provinces et des organismes en vertu d'EDER;	(1,4)

	En millions de dollars
• non-utilisation de fonds au chapitre des projets de remise en état des embranchements;	(2,0)
• construction accélérée de wagons-trémies;	37,8
• accélération des dépenses pour l'amélioration des routes des provinces de l'Atlantique;	20,8
• premières dépenses pour la conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve;	2,5
• demandes supérieures aux prévisions budgétaires au chapitre des pensions d'employés des chemins de fer Intercolonial, de l'I.-P.-É. et de T.-N.;	0,6
• augmentation des dépenses législatives dues à l'abrogation des péages du pont Victoria et à l'entretien de ce dernier.	0,5
Budgétaire - Sociétés d'État	
• **Société canadienne des ports** : non-utilisation de fonds affectés à des projets d'immobilisations.	(7,1)
• **Marine Atlantique** : besoin de crédits réduit par l'application des propres fonds de cette société à son déficit d'exploitation.	(30,1)
Non-budgétaire - Sociétés d'État	
• **Société du port de Halifax** : non-utilisation d'un prêt de 1,2 million de dollars prévu dans le Budget des dépenses principal.	(1,2)

4. Détails de l'Activité

Les besoins en ressources de cette activité sont ventilés pour correspondre aux niveaux où les résultats sont identifiés et mesurés aux fins de la répartition des ressources et de la conduite des opérations. En ce qui concerne l'Activité de la Politique et de la coordination, se reporter aux sous-activités suivantes :

		Pages
A.1	Politique et analyse stratégiques	2-7
A.2	Recherche et développement	2-9
A.3	Politique des transports et aide financière	2-11
A.4	Direction et coordination	2-18

A.1 Politique et analyse stratégiques

Objectif

Recommander des choix au Ministère en ce qui concerne les politiques et les lois des transports et fournir des données de gestion et des analyses.

Description

Cette sous-activité comprend les bases de données, les prévisions et les études économiques reliées aux transports, la planification ministérielle et l'élaboration d'énoncés de politique. Ces activités se font dans une perspective globale de façon à assurer la compatibilité des prévisions et des bases de données, l'uniformité des divers plans et des diverses politiques visant les transports, une participation appropriée à l'établissement des priorités et objectifs du gouvernement et une réponse appropriée à ces derniers.

Analyse économique : Des statistiques, des prévisions et des analyses économiques sont dressées ou faites sur les transports aux niveaux macro-économique, modal et régional afin de fournir aux gestionnaires les données nécessaires à la planification, à l'évaluation de politiques stratégiques et opérationnelles et à la prise de décisions. Il arrive souvent de recevoir des demandes de statistiques, de prévisions et d'analyses qui appuient les objectifs du Ministère.

Politique stratégique : Des politiques stratégiques à court et à long terme et le plan ministériel sont établis pour permettre d'identifier et d'analyser diverses solutions permettant de résoudre les problèmes qui surgissent dans le domaine du transport tel que la réforme de la réglementation, le libre-échange, les besoins régionaux et nationaux en matière de transport et la sécurité. L'identification et l'évaluation des solutions qui s'offrent au Ministère visent à la recommandation de priorités et de stratégies visant à les résoudre. Une fois une recommandation approuvée, l'aide fournie revêt la forme de propositions de politiques et des mesures législatives à prendre pour leur mise en application.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente 1 % des ressources financières et 14 % des années-personnes de l'Activité de la Politique et de la coordination.

Tableau 2-3 : Dépenses nettes (en milliers de dollars et années-personnes)

	Budget des dépenses 1987-1988		Prévu 1986-1987		Réel 1985-1986	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Analyse économique		20	2 658	28	-	-
Politique stratégique		24	3 838	27	5 000	48
	5 016	44	6 496	55	5 000	48

Résultats financiers en 1985-1986: En 1985-1986, l'Analyse économique était un élément de la Politique stratégique, qui englobait les prévisions et les études, la planification ministérielle et les études de politiques. Sur les fonds prévus dans le Budget des dépenses principales de 1985-1986 à titre de contributions aux études économiques, environ 0,8 million de dollars n'a pas été utilisé, et 0,9 million est devenu périmé par suite de l'annulation ou du report de projets et du gel de la dotation en personnel. L'Analyse économique n'est devenue un élément distinct de l'Activité de la Politique et de la coordination en qu'en 1986-1987.

Tableau 2-4 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars et années-personnes)

	1985-1986					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Politique stratégique	5 000	48	6 848	53	(1 848)	(5)

Données sur le rendement et justification des ressources

En raison du temps qui s'écoule entre la proposition d'une politique, la recommandation d'un plan stratégique à moyen terme, la rédaction d'un projet de loi pour l'étude du Parlement et l'adoption de ce projet, il est difficile de mesurer le rendement en fonction des ressources utilisées. Selon les prévisions actuelles, il y aura une baisse graduelle des ressources humaines et financières par rapport à la base établie par la réorganisation de 1986-1987 au fur et à mesure que les avantages de la nouvelle organisation se feront sentir.

A.2 Recherche et développement

Objectif

Planifier et effectuer de la recherche et du développement pour aider à mettre en oeuvre les politiques et les programmes fédéraux relatifs aux transports afin d'atteindre les buts précis du Ministère en ce qui concerne l'énergie, l'amélioration des services offerts aux handicapés et l'économie d'énergie, et afin d'appliquer des innovations au secteur des transports pour contribuer à la réalisation des objectifs du Ministère.

Description

Dans le secteur des transports, les domaines de recherche prioritaires sont actuellement la sécurité ferroviaire, l'aéronautique et l'infrastructure routière. Des fonds sont aussi affectés aux travaux de recherche de l'industrie et des établissements d'enseignement supérieurs en vue de la découverte d'idées originales et de l'adaptation d'innovations étrangères au marché des transports canadien. Le financement de recherches menées à l'extérieur du Ministère a été un stimulant beaucoup plus fort que la contribution directe du Ministère.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente 2 % des ressources financières et 20 % des années-personnes de l'Activité de la Politique et de la coordination.

Tableau 2-5 : Dépenses nettes (en milliers de dollars et années-personnes)

	Budget des dépenses 1987-1988		Prévu 1986-1987		Réel 1985-1986	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Recherche et développement	15 275	61	15 440	64	16 973	66

Résultats financiers en 1985-1986: Les dépenses réelles de 1985-1986 ont été inférieures de 559 000 $ et de 2 années-personnes à celles indiquées dans le Budget des dépenses principales par suite du gel de la dotation en personnel, qui a duré la majeure partie de l'année, et du retard dans l'exécution de plusieurs projets de recherche.

Tableau 2-6 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars et années-personnes)

	1985-1986					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Recherche et développement	16 973	66	17 532	68	(559)	(2)

Données sur le rendement et justification des ressources

Dans le domaine de la recherche et du développement, le Ministère s'efforce de stimuler le plus de recherches possible, compte tenu des ressources limitées dont il dispose, et d'optimiser les avantages que ces recherches peuvent offrir en ce qui concerne l'amélioration de la sécurité, de l'économie et de l'efficacité des transports.

Le budget de recherche du Ministère se répartit actuellement comme suit : 47 % des ressources vont à la réduction de la consommation d'énergie dans les transports; 8 %, à l'accès des handicapés aux transports; 9 %, à la sécurité; 9 %, aux études exploratoires ou à la recherche fondamentale; et 5 %, à la surveillance des recherches réalisées au pays et à l'étranger. Le reste du budget, soit 22 %, sert à verser des contributions prévues pour des ententes de cofinancement.

A.3 Politique des transports et aide financière

Objectif

Fournir une politique non opérationnelle et, le cas échéant, une aide financière pour atteindre les objectifs du Ministère dans les modes de transport aérien, maritime et de surface.

Description

Cette sous-activité facilite le transport efficace et économique des marchandises et des passagers voyageant par chemin de fer, le camionnage, le cabotage et la navigation intérieure, les services de traversiers, les transports aériens internationaux et la représentation du Canada auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) par les moyens suivants.

Politiques et programmes de l'Air : Élaboration d'une politique et prestation de conseils au Ministère et au Ministre sur les questions de transport aérien intérieur et international, y compris les effets de la réforme de la réglementation économique sur le transport aérien, les subventions versées aux services aériens, les appels de décisions réglementaires, la négociation d'ententes bilatérales internationales relatives aux services aériens et la représentation du Canada auprès de l'OACI; application des notes échangées en 1984 avec les États-Unis d'Amérique sur les services régionaux, locaux et de troisième niveau et maintien d'un bureau permanent à Montréal pour les représentants du Canada auprès de l'OACI.

Politiques et programmes maritimes: Prestation de conseils au Ministère et au Ministre sur les politiques et les systèmes relatifs au transport maritime national et international afin d'atteindre l'objectif du Ministère, soit le transport maritime efficient, économique et efficace des personnes et des marchandises. Une aide financière est accordée aux services côtiers de traversiers de la C.-B., aux exploitants privés de services de traversiers de l'Atlantique et aux travaux en cale sèche réalisés à Terre-Neuve.

Marine Atlantique reçoit des subventions pour maintenir des services garantis aux provinces canadiennes de l'Atlantique lors de la confédération et par des ententes postérieures. D'autres contributions à l'acquisition d'immobilisations sont faites pour la construction de traversiers, des installations de quai et de soutien et de grands travaux de réparation et de remise en état de navires.

La Société canadienne des ports et l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent reçoivent des sommes pour des projets d'immobilisations jugés nécessaires pour des raisons de santé et de sécurité ou pour le maintien de services essentiels, ainsi que des prêts prélevés sur le Fond des revenues consilidés pour des projets de commercialisation rentables.

La société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain, filiale de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, reçoit des subventions d'exploitation tenant lieu de péages pour l'entretien de ces ponts.

Politiques et programmes de surface : Élaboration de la politique et gestion de programmes d'aide financière pour les transports ferroviaires et routiers, tels l'aide à la main-d'oeuvre au niveau des pensions des employés mutés à CN Rail, les contributions prévues par les ententes auxiliaires conclues avec des provinces et des organismes en vertu d'EDER, l'aide à la remise en état des embranchements et à la construction et location de wagons-trémies, les contributions à la construction de routes, les subventions à la conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve et les paiements législatifs remplaçant les péages du pont Victoria.

VIA Rail Canada Inc. bénéficie aussi d'une aide financière pour poursuivre l'exploitation de services ferroviaires voyageurs qui sont devenus non rentables, financer l'acquisition de nouveau matériel, l'établissement d'une meilleure infrastructure et la création d'installations d'entretien modernes, ainsi qu'aider ses employés et d'anciens employés du CN et de CP Rail à s'adapter aux réductions d'emplois résultant des efforts faits par la direction pour améliorer le rendement et l'économie, diminuer le double emploi dans les services et réduire au minimum les pertes.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente 96 % des ressources financières et 39 % des années-personnes de l'Activité de la Politique et de la coordination.

Tableau 2-7 : Dépenses nettes (en milliers de dollars et années-personnes)

	Budget des dépenses 1987-1988		Prévu 1986-1987		Réel 1985-1986	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Budgétaire						
Politiques et programmes de l'Air	1 675	21	1 233	21	1 628	22
Politiques et programmes maritimes	34 568	46	33 149	45	38 017	48
Marine Atlantique	105 022		158 506		102 811	
Société canadienne des ports	3 485		15 617		14 127	
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	24 500		-		-	
Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain	5 618		3 638		3 855	
Politiques et programmes de de la surface	5 663	52	7 133	55	7 092	57
VIA Rail	500 000		500 000		599 792	
Subventions et contributions*	195 403		198 103		249 958	
	875 934	119	917 379	121	1 017 280	127
Non-budgétaire						
Société du port de St. John's	2 000		-		-	
Société du port de Halifax	-		-		6 781	
	2 000		-		6 781	
	877 934	119	917 379	121	1 024 061	127

*Y compris les paiements législatifs reliés au pont Victoria.

Résultats financiers en 1985-1986: L'exercice 1985-1986 a été marqué par un déplacement général des dépenses prévues, soit une réduction des subventions versées au chapitre des déficits de sociétés d'État et une augmentation au chapitre des programmes de construction et des paiements de transfert sous forme de subventions et de contributions. Cela s'explique en grande partie par le fait que les meilleures méthodes de gestion de trésorerie des sociétés d'État ont eu leur contrepartie dans l'accélération de la construction de wagons-trémies et de l'amélioration des routes des provinces de l'Atlantique.

L'élément "Politiques et programmes de l'Air" de la sous-activité "Politique des transports et aide financière" a réussi en grande partie à exécuter ses plans de dépenses pour 1985-1986 conformément aux prévisions initiales.

Les augmentations des dépenses en capital, des contributions et des subventions des Politiques et programmes maritimes ont été contrebalancées par la sous-utilisation des années-personnes disponibles, la diminution des honoraires versés pour des vérifications et des études d'orientation et la baisse des frais divers de fonctionnement.

Les améliorations apportées aux méthodes de gestion de trésorerie en 1985-1986 ont entraîné une baisse des subventions accordées à Marine Atlantique.

Des contributions à la Société canadienne des ports pour le financement de travaux d'immobilisations n'ont pas été utilisées, des travaux ayant été reportés, annulés ou terminés à un coût inférieur aux prévisions budgétaires.

Les Politiques et programmes de surface n'ont pas utilisé les années-personnes et les fonds affectés aux déplacements dont le total s'élève à 1,094 million de dollars.

Les paiements d'aide à la main-d'oeuvre et de capital faits à VIA Rail Canada Inc. ont été inférieurs de 0,9 million de dollars aux provisions du Budget des dépenses principales. Les méthodes de gestion de trésorerie de cette société avaient été modifiées en 1984. Tous les fonds de fonctionnement de VIA Rail ont été utilisés.

Les subventions et contributions des Politiques et programmes de surface ont connu une augmentation nette de 52,3 millions de dollars, car la construction de wagons-trémies s'est accélérée (hausse de 37,8 millions), les contributions à l'amélioration des routes des provinces de l'Atlantique ont augmenté de 20,8 millions, les paiements pour la conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve ont débuté (2,5 millions) et les contributions aux pensions des employés de chemin de fer et de service de traversier mutés aux Chemins de fer nationaux du Canada ont dépassé de 0,6 million les prévisions. Ces augmentations ont été contrebalancées en partie par le retard de projets visés par les ententes complémentaires des EDER (1,4 million), la diminution, de 5,4 millions de dollars des subventions versées à Montréal pour l'amélioration des services de trains de banlieue, et la péremption de 2,0 millions de dollars affectés au programme de remise en état des embranchements. Les paiements législatifs reliés au pont Victoria ont augmenté de 0,5 million.

Un prêt non budgétaire à la Société canadienne des ports est devenu périmé par suite du report du projet d'immobilisations visé.

Tableau 2-8 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars et années-personnes)

	1985-1986					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Budgétaire						
Politiques et programmes de l'Air	1 628	22	1 628	22	-	
Politiques et programmes maritimes	38 017	48	34 556	50	3 461	(2)
Marine Atlantique	102 811		132 911		(30 100)	
Société canadienne des ports	14 127		21 209		(7 082)	
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent						
Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain	3 855		3 855		-	
Politiques et programmes de la surface	7 092	57	8 188	74	(1 096)	(17)
VIA Rail	599 792		600 700		(908)	
Subventions et contributions*	249 958		197 660		52 298	
	1 017 280	127	1 000 707	146	16 573	(19)
Non-budgétaire						
Société canadienne des ports	6 781		7 971		(1 190)	
	1 024 061	127	1 008 678	146	15 383	(19)

*Y compris les paiements législatifs reliés au pont Victoria.

Données sur le rendement et justification des ressources

Les ressources de la sous-activité "Politique des transports et aide financière" se répartissent comme suit : 73 % d'entre elles vont aux sociétés d'État; 26 %, aux subventions et contributions appuyant les objectifs en matière de transport; et moins de 1 %, aux frais administratifs généraux, au contrôle et à la coordination.

Le rendement des **Politiques et programmes de l'Air** se mesure d'après la santé financière des transporteurs ainsi que la variété et le portée des services offerts et à l'échelle nationale et internationale. Dans le domaine du transport aérien international, quelques 45 accords bilatéraux ont été conclus. Dans le cadre de l'échange de notes sur les services régionaux, locaux et de navette, quelque 60 mises en application ont été renouvellées et 43 nouveaux services aériens sur courtes distances, ont été approuvés entre le Canada et les États-Unis. On prévoit environ a 15 à 20 séries de négociations bilatérales en vue de la conclusion d'accords nouveaux ou révisés. Pour ce qui est du transport intérieur, des politiques sont élaborées actuellement en fonction du nouveau cadre de réglementation économique découlant du programme "Aller sans entraves".

Les **Politiques et programmes maritimes** administrent un programme de subventions et de contributions destinées aux exploitants privés de traversiers et aux services de traversiers de la C.-B. et administrent et coordonnent les subventions accordées aux sociétés suivantes.

Marine Atlantique Inc. fournit des services de traversiers et de cabotage pour le transport des marchandises, des véhicules et des passagers dans les provinces canadiennes de l'Atlantique. Cette société devrait transporter 2,3 millions d'unités auto-équivalentes (UAE) pour une subvention de 61,9 $ l'UAE. Son rendement se mesure d'après le recouvrement de ses frais et la capacité de la direction à offrir la capacité prévue au coût attendu en satisfaisant suffisamment sa clientèle. En 1987-1988, deuxième année d'un programme de construction triennal qui coûtera au total 130 millions de dollars, Marine Atlantique recevra un financement de 60,0 millions de dollars du MEIR pour l'acquisition d'un navire du golfe.

La Société canadienne des ports recevra 3,5 millions de dollars en subventions pour des projets d'immobilisations jugés nécessaires au maintien des services actuels ou à l'amélioration d'installations pour des raisons de santé et de sécurité. Les ports indépendants sur le plan financier empruntent à l'État pour des projets d'immobilisations qui offrent un taux de rentabilité positif et un engagement ferme de la part des usagers. De plus, la Société du port de St. John's recevra un prêt de 2,0 millions pour terminer l'aménagement du port en 1987-1988.

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent recevra des sommes à l'appui de travaux d'immobilisations et d'entretien visant à remettre en état les parois, les écluses et les ouvrages de soutènement du canal de Welland.

La société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain administre deux ponts sur la voie maritime du Saint-Laurent et une partie de l'autoroute Bonaventure. Elle rentre en partie dans ses frais grâce aux péages du pont Champlain, et le reste de ses frais est couvert par des subventions qui devraient atteindre 5,6 millions de dollars en 1987-1988. Les péages n'ont pas augmenté depuis 1962 et sont de plus en plus insuffisants, compte tenu des frais croissants de réparation, d'entretien et de surveillance. D'autres solutions à cette augmentation de la pression des coûts sont actuellement à l'étude.

Les **Politiques et programmes de surface** fournissent une aide financière pour l'élaboration du Code national de sécurité, administrent les subventions destinées à Via Rail et gèrent les programmes de subventions et de contributions décrits ci-après.

VIA Rail Canada Inc. prévoit fournir en 1987-1988 des services ferroviaires à 6,5 millions de voyageurs qui parcourront 2,3 millions de kilomètres au Canada. Son rendement se mesure à sa capacité de remplir ses voitures (taux d'occupation prévu de 53,8 %), de produire des recettes, de comprimer ses frais, d'améliorer la récupération de ses frais (29,5 %) et de réduire les subventions d'exploitation par voyageur.

Les **subventions et contributions** administrées par les Politiques et programmes de surface se répartissent d'après leurs fins comme suit :

- Les contributions au **transport du grain** visent la remise en état des embranchements (60,3 millions de dollars), la location de wagons-trémies (17,7 millions) et d'autres projets d'amélioration de l'infrastructure visés par l'EDER conclue avec le Manitoba (2 millions). Les résultats de chaque programme sont contrôlés : augmentation des voyages ayant pour origine les embranchements, accélération de la rotation des wagons, nombre de kilomètres de voie améliorés et réduction des temps de manutention.

- L'aide financière au **transport routier** est fournie en vertu des ententes complémentaires des EDER et d'autres ententes bilatérales (58,9 millions de dollars prévus pour 1987-1988) et en vertu du programme visant la route de Yellowhead (12 millions) afin d'améliorer les liaisons interprovinciales et aider au développement économique des régions qui sont au-dessous de la moyenne nationale ou qui servent de ponts entre des peuplements isolés.

- L'aide financière de la **conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve** est apportée à un réseau intermodal de transport de conteneurs. Ce programme couvre les pertes de Terra Transport par des subventions pour accroître la récupération des coûts par tonne de marchandises, augmenter la part de marché des services ferroviaires de marchandises et réduire les délais de transport, de ramassage et de livraison des marchandises destinées à Terre-Neuve.

- Les **autres subventions et contributions** englobent des montants tels que l'aide aux services de trains de banlieue de Montréal (17 millions de dollars), l'aide au chapitre des pensions d'anciens employés des chemins de fer Intercolonial, de l'I.-P.-É. et de Terre-Neuve (4,7 millions), les paiements législatifs reliés au pont Victoria (3 millions) et l'appui de projets de recherche et d'associations de l'industrie et du secteur de l'enseignement. Ces montants fluctuent d'une année à l'autre.

A.4 Direction et coordination

Objectif

Fournir une direction et assurer une gestion globale à l'Activité de la Politique et de la coordination, y compris la prestation de services administratifs au Sous-ministre et au Ministre.

Description

Cette sous-activité fournit des services courants aux autres sous-activités du Groupe de la politique et de la coordination, au Sous-ministre et au Ministre. Par exemple, il coordonne les réponses au courrier et aux demandes faites en vertu de la Loi sur l'accès à l'information, fait des évaluations de politiques et des évaluations financières, contrôle la conformité des contributions versées avec les méthodes et les règles spéciales qui s'y appliquent et fournit des services d'achat et de liaison avec le personnel.

La **Direction** comprend le bureau du Sous-ministre adjoint et les Services exécutifs, qui donnent une orientation globale à l'Activité de la Politique et de la coordination en réunissant les diverses personnes compétentes consultées pour l'élaboration d'une politique, en exerçant un contrôle financier et en fournissant des services administratifs au nom du Personnel, des Finances et de l'Administration.

Le **Groupe de la coordination** fait office de secrétariat du Ministère, fait connaître les devoirs de ministre ou d'actionnaire à assumer envers les sociétés d'État, coordonne les relations industrielles et intergouvernementales et gère les programmes qui aident au transport des handicapés.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente 1 % des ressources financières et 27 % des années-personnes de l'Activité de la Politique et de la coordination.

Tableau 2-9 : Dépenses nettes (en milliers de dollars et années-personnes)

	Budget des dépenses 1987-1988		Prévu 1986-1987		Réel 1985-1986	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Direction	3 123	12	2 164	14	1 020	13
Coordination	5 574	73	5 009	69	5 287	69
	8 697	85	7 173	83	6 307	82

Résultats financiers en 1985-1986: Des fonds affectés aux dépenses de fonctionnement et d'entretien dans le Budget des dépenses principales de 1985-1986 ont été virés du poste de la direction à celui de la coordination, et 0,5 million de dollars affecté aux ententes complémentaires des EDER n'a pas été utilisé.

Tableau 2-10 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars et années-personnes)

	1985-1986					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Direction	1 020	13	1 361	13	(341)	-
Coordination	5 287	69	5 135	67	152	2
	6 307	82	6 496	80	(189)	2

Données sur le rendement et justification des ressources

Le pourcentage des demandes qui reçoivent une réponse appropriée dans le délai voulu témoigne du rendement et de l'efficacité des services de secrétariat, qui représentent environ 60 % des années-personnes. Les autres ressources de cette sous-activité servent à fournir des directives de gestion et des services administratifs et sont justifiées, compte tenu de la demande des autres sous-activités.

B. Marine/Garde côtière canadienne

1. Objectif

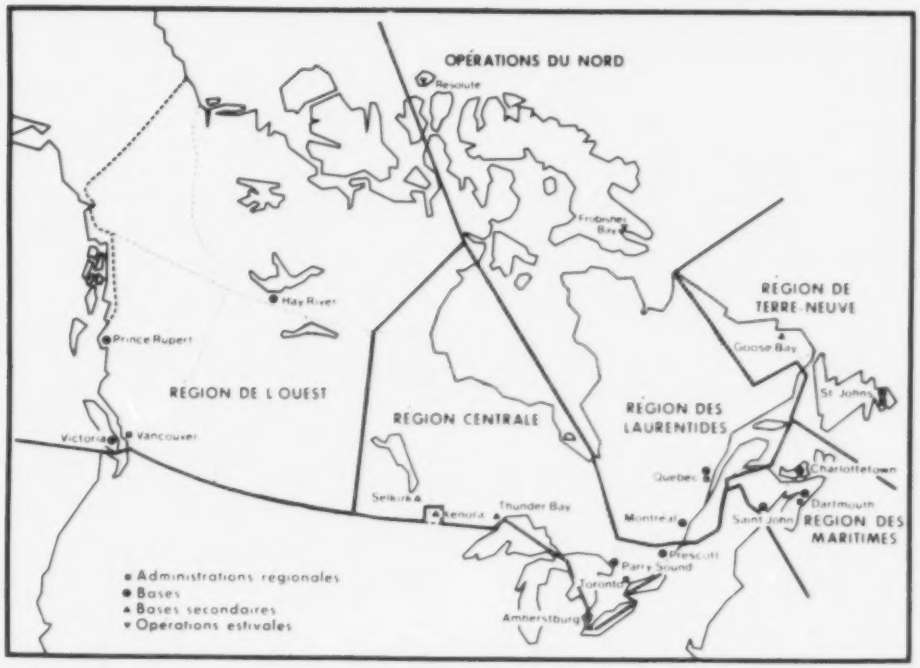
Veiller à la prestation de politiques et de programmes opérationnels visant les usagers du transport maritime afin de contribuer à des activités maritimes sûres, efficaces et économiques dans les eaux relevant du gouvernement du Canada et, le cas échéant, élaborer, faire fonctionner et entretenir des éléments précis du système de transport maritime.

2. Description

Les activités de transport maritime englobent la prestation de services de navigation maritimes dont les aides à la navigation de courte et de longue portée, les voies navigables, les services de la gestion de trafic maritimes, les services de communication radio et les messages de sécurité; la prestation d'aides dans les eaux recouvertes de glace; la surveillance et le contrôle des conditions de glaces pouvant être dangereuses; la fourniture d'installations et de services à d'autres ministères et organismes; la coordination du réapprovisionnement des localités du Nord; l'aide à la recheche et au développement des transports dans l'Arctique, des services directs à la suite de l'engagement du gouvernement fédéral envers la recherche et le sauvetage maritimes appuyés par le Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime; la promotion de la sécurité de la navigation de plaisance; l'élaboration, la promulgation et l'application de politiques, de règlements et de normes ayant trait au transport maritime; la planification d'urgence et le nettoyage de la pollution; l'aménagement, l'administration et l'entretien des havres et ports publics.

La Garde côtière canadienne assure ses services d'exploitation par l'entremise d'une organisation décentralisée regroupant cinq administrations régionales. Les régions, en retour, exploitent 11 bases principales et 5 bases secondaires.

Tableau 3-1 : Bases et bases secondaires de la Garde côtière canadienne



D'autres activités sont également visées et menées par l'intermédiaire de sociétés d'État et autres organismes, notamment les services de pilotage dans les eaux canadiennes, l'exploitation et l'entretien de neuf commissions de port, et l'exploitation du N.M. Arctic.

3. Sommaires des ressources

L'Activité Marine/Garde côtière canadienne compte pour environ 31,2 % des dépenses totales du Ministère pour 1987-1988 et 29,1 % du total des années-personnes.

Tableau 3-2 : Ressources nécessaires nettes pour l'Activité (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Différence	Détails en page
Systèmes de navigation maritime	377 950	386 862	(8 912)	3-10
Déglaçage et opérations dans l'Arctique	122 042	114 184	7 858	3-17
Réglementation maritime	31 008	29 568	1 440	3-22
Recherche et sauvetage maritimes	92 690	96 451	(3 761)	3-26
Havres et ports publics	79 221	69 100	10 121	3-30
Direction et administration	9 447	10 557	(1 110)	3-33
Services de pilotage	-	3 300	(3 300)	3-35
	712 358	710 022	2 336	
Péremption prévue	(8 065)	(15 340)	7 275	
	704 293	694 682	9 611	
Fonctions du Ministère Années-personnes autorisées	6 150	6 158	(8)	

Explication de la différence : Les besoins financiers pour 1987-1988 sont supérieurs de 9,6 millions de dollars, soit 1,4 %, aux prévisions de dépenses de 1986-1987. Cette hausse est attribuable aux facteurs suivants :

	En millions de dollars
Budgétaire - Fonctions du Ministère	
Dépenses de fonctionnement :	
• rajustement de salaires et d'avantages sociaux	16,0
• réduction en années-personnes et autres différences mineures	(3,3)

	En millions de dollars
Dépenses en capital :	
• réduction attribuable à des changements de déboursés de caisse	(5,4)
Subventions et Contributions :	
• changement du calendrier de versement de la contribution pour le pont Laviolette	7,2
Budgétaire - Sociétés d'État et autres sociétés	
• auto-suffisance financière prévue pour les quatre Administrations de pilotage n'a pas été attient	(3,3)
• élimination du financement pour la Commission de port de Hamilton, le projet étant réalisé	(1,2)
• besoin réduit pour la Canarctic Shipping Co.	(0,4)

Explication des prévisions de 1986-1987 : Les prévisions de 1986-1987 sont inférieures de 116,2 millions de dollars, soit 14,3%, du Budget principal de 810,9 millions de dollars. Cette différence est attribuable aux points principaux suivants :

Budgétaire - Fonctions du Ministère	
Dépenses de fonctionnement :	
• économies en temps supplémentaire (4,0 millions de dollars), radoub de navires (1,7 million de dollars), dragage (4,2 millions de dollars), et combustible (3,7 millions de dollars)	(13,6)
• financement interne du programme R et D de l'Arctique et autres augmentations mineures	2,5
Dépenses en capital :	
• report de la modernisation de mi-durée pour plusieurs navires aux termes du Plan d'investissement en capital de la flotte (PICF)	(16,3)
• retards dans l'entreprise de la construction pour plusieurs travaux, par exemple Argentia, Goose Bay, Pointe-au-Pic, Matane et Souris qui font partie du Plan de gestion des actifs des havres et ports (PGAHP)	(13,2)

	En millions de dollars
• économies attribuables à des coûts réduits de travaux (4,0 millions de dollars), retards de travaux (4,4 millions de dollars), reports de travaux (3,0 millions de dollars), transfert à subventions et contributions pour le pont Laviolette (6,0 millions de dollars), gel imposé des dépenses en capital (43,9 millions de dollars), et facteurs de péremption pour les prévisions courantes (15,3 millions de dollars)	(76,6)
Subventions et Contributions :	
• changement du calendrier de versement de la contribution pour le pont Laviolette	(5,0)
Budgétaire - Sociétés d'État et autres sociétés	
• des retards dans l'application des hausses de tarif et un trafic réduit ont obligé trois des quatre Administrations de pilotage à demander un appui financier	3,3
• le N.M. Arctic a fait moins de voyages à cause de la demande moins forte sur le marché des minerais et du pétrole	2,7

Examen des résultats financiers

Tableau 3-3 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars)

	1985-1986		
	Réel	Budget principal	Différence
Budgétaire			
Systèmes de navigation maritime	410 565	428 796	(18 231)
Déglaçage et opérations dans l'Arctique	147 715	168 195	(20 480)
Réglementation maritime	27 112	33 372	(6 260)
Recherche et sauvetage maritimes	59 488	75 201	(15 713)
Havres et ports publics	68 365	71 661	(3 296)
Direction et Administration	27 189	22 506	4 683
Services de pilotage	5 928	-	5 928
	746 362	799 731	(53 369)
Fonctionnement du Ministère Années-personnes autorisées	6 271	6 293	(22)

Explication de la différence : Les besoins financiers réels ont été inférieurs d'environ 53,4 millions de dollars soit 6,7 %, au Budget principal, ce qui est attribuable à ce qui suit :

	En millions de dollars
Budgétaire - Fonctions du Ministère	
Dépenses de fonctionnement :	
• économies au chapitre des radoubs par suite du remplacement de vieux navires	(12,0)
• économies en combustible attribuables à un hiver plus doux	(7,7)
• réduction du coût des heures supplémentaires	(8,1)
• La provision visant le Plan mixte d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures n'a pas été requise	(3,0)
• dépenses réduites pour des réparations des quais, le dragage et d'autres dépenses	(5,9)
• la réserve pour rajustement de salaires n'a pas été requise	(4,9)
• coût accru de programmes d'avantages sociaux	3,3
Dépenses de capital :	
• réaffectation interne de fonds à cause de retards dans l'exécution de travaux	(23,4)
Budgétaire - Sociétés d'État et autres sociétés	
Paiements aux sociétés d'État et autres sociétés	
• l'application des hausses de tarif ayant été retardée par des objections présentées à la CCT, les Administrations de pilotage de l'Atlantique, des Laurentides et des Grands Lacs n'ont pu atteindre le seuil de rentabilité malgré leurs tentatives de réduire les dépenses	5,9

	En millions de dollars
• un prolongement du calendrier de construction pour apporter des modifications au "N.M. Arctic" a eu pour effet l'annulation de deux voyages, ce qui a accru le déficit d'exploitation	2,4

4. Détails de l'Activité

Les ressources nécessaires pour l'Activité ont été ventilées de façon à correspondre au niveau où les résultats sont déterminés et mesurés pour l'attribution de ressources et la gestion des opérations. Pour Marine/Garde côtière canadienne, voir les sous-activités suivantes :

		Pages
B.1	Systèmes de navigation maritime	3-8
B.2	Déglaçage et opérations dans l'Arctique	3-16
B.3	Réglementation maritime	3-22
B.4	Recherche et sauvetage maritimes	3-25
B.5	Havres et ports publics	3-30
B.6	Direction et Administration	3-33
B.7	Services de pilotage	3-35

B.1 Systèmes de navigation maritime

Objectif

Assurer l'établissement, l'exploitation et l'entretien d'un système national de navigation maritime pour contribuer à la sécurité, à l'efficacité et à l'économie du trafic maritime dans les eaux canadiennes et dans des eaux internationales désignées.

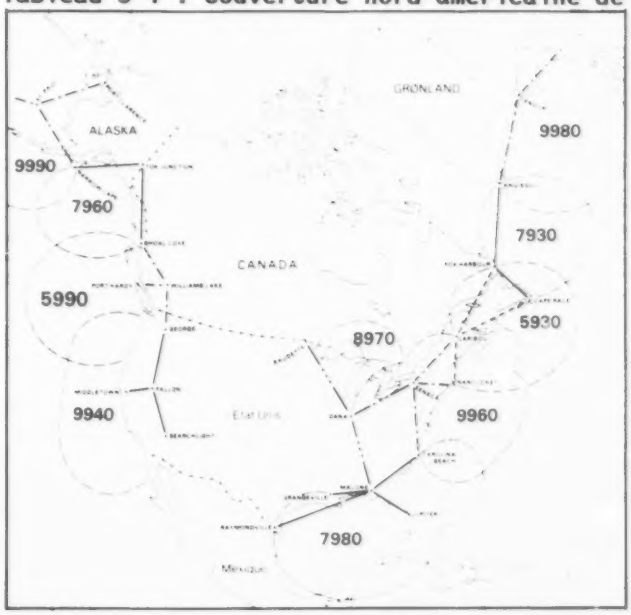
Description

Cette sous-activité vise à favoriser la sécurité et l'efficacité de la circulation maritime par les moyens mentionnés ci-après.

Aides à la navigation à courte distance : Il s'agit d'un réseau d'aides fixes, flottantes et électroniques à courte distance tels que les bouées, des phares, des feux d'alignement et des racons qui aident les navigateurs à déterminer leur position par rapport à la terre et à détecter des dangers cachés. Les principales tâches sont la détermination des aides maritimes nécessaires et la mise au point, l'installation, l'exploitation et l'entretien de ces aides, ce qui exige un appui important de la flotte de la Garde côtière et de ses aéronefs.

Aides à la navigation à longue distance : Des systèmes de radiolocalisation tels que le Loran C et des radiophares sont établis pour aider les navigateurs à déterminer leur position lorsque l'emploi d'aides à courte distance n'est pas pratique.

Tableau 3-4 : Couverture nord-américaine de chaînes Loran C



Stations financées par le Canada : Port Hardy (C.-B.), Fox Harbour (Lab.), Williams Lake (C.-B.), Cape Race (T.-N.)

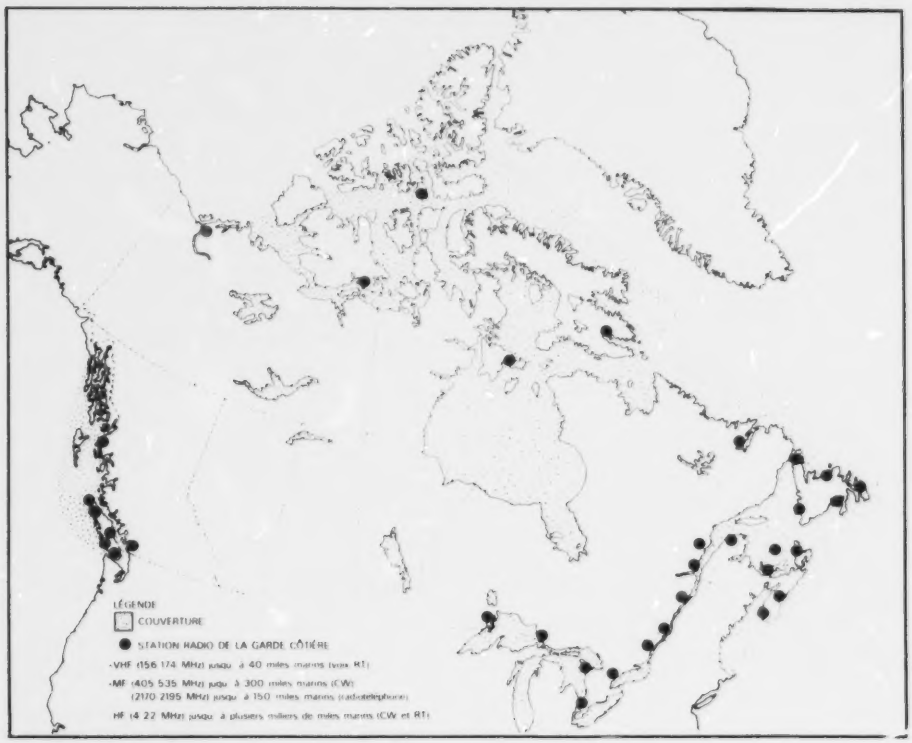
Développement, entretien et protection des voies navigables : Établissement et entretien de voies navigables améliorées selon des paramètres établis à l'appui du trafic de navires de commerce pour assurer le passage sans obstruction des navires et la protection du droit public de navigation dans toutes les eaux navigables du Canada. Ce service comprend la construction d'ouvrages directeurs (prévention d'envasement), le sondage et le balayage du chenal, le dragage du chenal principal, la protection contre l'érosion des berges, l'entretien et l'exploitation du canal de Canso, l'approbation d'ouvrages qui pourraient entraver le droit public de navigation, l'enlèvement d'épaves ou d'ouvrages qui entravent la navigation, garde et aliénation d'épaves, règlement de plaintes concernant des obstacles ou entraves à la navigation.

Services du trafic maritime : Le principal objectif de cette composante est de contribuer à l'assurance d'un niveau approprié de sécurité pour le trafic maritime dans des eaux canadiennes choisies et dans des eaux internationales désignées en assurant la rapidité de la circulation tout en réduisant le risque pour les navires, les vies humaines, les biens et l'environnement. Les responsabilités des services du trafic maritime comprennent la gestion du trafic maritime dans des ports, des cours d'eau et des eaux côtières choisies en assurant des services d'information, de conseils de direction par des systèmes de communication interactive et de surveillance, la vérification des navires qui entrent dans les eaux canadiennes pour ce qui est des défectuosités, des lacunes et de l'observation des lois et règlements canadiens, par l'intermédiaire du Système de trafic de l'Est du Canada (ECAREG), le Système de trafic de l'Arctique canadien (NORDREG) et le Système de trafic de l'Ouest du Canada (WESTREG), qui sont respectivement des systèmes obligatoire, volontaire et officieux de notification et d'autorisation, au moyen des réseaux de stations radio de la Garde côtière (SRGC), et la fourniture de renseignements sur la sécurité maritime par des publications tels que les Livres des feux et les éditions hebdomadaires et annuelles des Avis aux navigateurs, les messages radiodiffusés des SRGC et en réponse à des demandes.

Tableau 3-5 : Couverture des services du trafic maritime

Communications concernant la sécurité et correspondance publique : Il s'agit d'un réseau national de stations radio de la Garde côtière, tant gardées que télécommandées. Les stations radio de la Garde côtière ont deux rôles importants à jouer. Le rôle principal est de fournir aux navires circulant dans les eaux canadiennes et dans des eaux adjacentes un service de sécurité conforme aux prescriptions de la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS). Ce rôle est rempli en gardant une écoute continue sur des fréquences d'appel et de détresse pour capter des messages radio en provenance de navigateurs en détresse. Le deuxième rôle vise à fournir des services de communications administratives et commerciales au moyen d'un service de correspondance publique. Le service de communications nécessaire au commandement et au contrôle de la flotte civile du gouvernement canadien est relié de près à ce service.

Tableau 3-6 : Couverture assurée par les stations radio de la Garde côtière



Sommaires des ressources

La sous-activité Systèmes de navigation maritime compte pour environ 54 % des dépenses totales de l'activité Marine/Garde côtière canadienne pour 1987-1988 et 56 % du total des années-personnes.

Tableau 3-7 : Dépenses nettes (en milliers de dollars et années-personnes)

	Budget des dépenses 1987-1988		Prévu 1986-1987		Réel 1985-1986	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Aides à la navigation à courte distance	140 953	2 210	142 057	2 193	117 669	2 286
Aides à la navigation à longue distance	7 094	90	8 999	90	7 792	128
Développement, entretien et protection des voies navigables	37 007	203	24 968	203	33 382	197
Services du trafic maritime	23 901	403	22 975	405	22 284	399
Communications de sécurité et correspondance publique	32 769	523	31 161	525	29 894	510
Dépenses de fonctionnement*	241 724	3 429	230 160	3 416	211 021	3 520
Dépenses en capital	137 632	-	158 630	31	200 854	67
Dépenses totales	379 356	3 429	388 790	3 447	411 875	3 587
Recettes à valoir sur le crédit	(1 406)	-	(1 928)	-	(1 310)	-
Besoins nets en ressources	377 950	3 429	386 862	3 447	410 565	3 587

*Comprend des subventions et contributions de 8 000 000 $ en 1987-1988 et 1 000 000 $ en 1986-1987. Pour plus de détails, voir page 8-29.

Les besoins accrus au chapitre des coûts d'exploitation, en l'occurence 11,6 millions de dollars, sont directement attribuables à la contribution pour la protection des piliers du pont Laviolette et le rajustement des salaires, mais cette somme est compensée partiellement par une diminution du nombre d'années-personnes.

Les dépenses de capital sont inférieures d'environ 21,0 millions de dollars du fait que le baliseur de type 1100 est presque terminé et ces montants sont partiellement compensés par l'entreprise de plusieurs travaux de modernisation de mi-durée.

Les recettes à valoir sur le crédit comprennent des déductions sur le salaire des employés pour des loyers, des logements, l'exploitation des ateliers de Prescott et des montants recouvrés du ministère de l'Environnement pour des services de télécommunications maritimes et du ministère des Pêches et Océans pour des services d'hélicoptère. Les recettes perçues pour un service radiodiffusion de messages assuré au secteur privé, montant estimatif de 3,2 millions de dollars pour 1987-1988, sont portées au crédit du Fonds du revenu consolidé et ne peuvent pas être utilisées pour cette sous-activité.

Résultats financiers en 1985-1986 : La sur-utilisation des années-personnes comprend 32 années-personnes pour les gardiens de phare et 19 années-personnes pour le système d'acquisition et d'affichage de

données et cette sur-utilisation est compensée partiellement par une sous-utilisation au chapitre de l'armement en hommes des navires (16 A.-P.). Des économies de ressources ont été attribuables à un hiver plus doux (coûts du combustible), au remplacement de vieux navires (radoub de navire) et au gel décrété pour les dépenses discrétionnaires.

Tableau 3-8 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars et années-personnes)

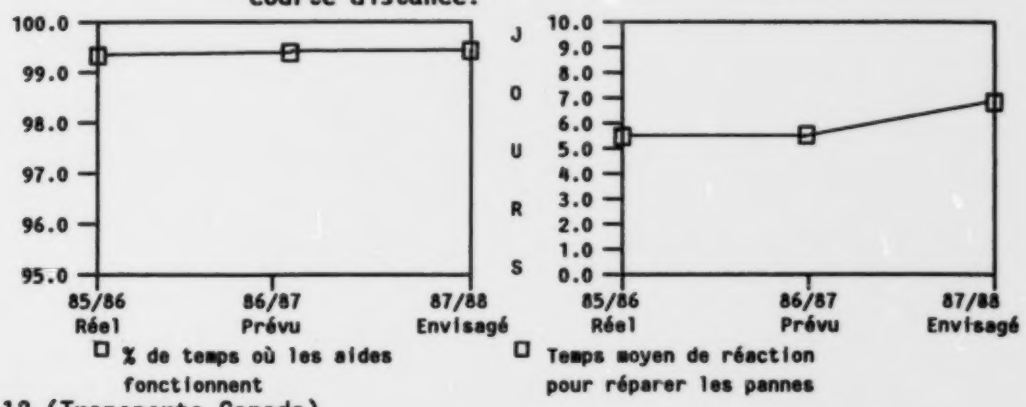
	1985-1986					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	211 021	3 520	226 163	3 485	(15 142)	35
Dépenses en capital	200 854	67	204 671	67	(3 817)	-
Dépenses totales	411 875	3 587	430 834	3 552	(18 959)	35
Recettes	(1 310)	-	(2 038)	-	728	-
Dépenses nettes	410 565	3 587	428 796	3 552	(18 231)	35

Données sur le rendement et justification des ressources

Aides à la navigation à courte distance : Le réseau comprend près de 13 200 aides flottantes (bouées) et 8 750 aides à terre dont 272 phares principaux et 105 racons. L'emplacement des aides est indiqué sur les cartes de navigation tandis que les caractéristiques et les coordonnées des aides lumineuses apparaissent dans le Livre des feux, des bouées et des signaux de brume. Ces documents sont utilisés par les navires circulant dans les eaux canadiennes. Le système canadien de navigation maritime est conforme au système international adopté par l'Association internationale de signalisation maritime.

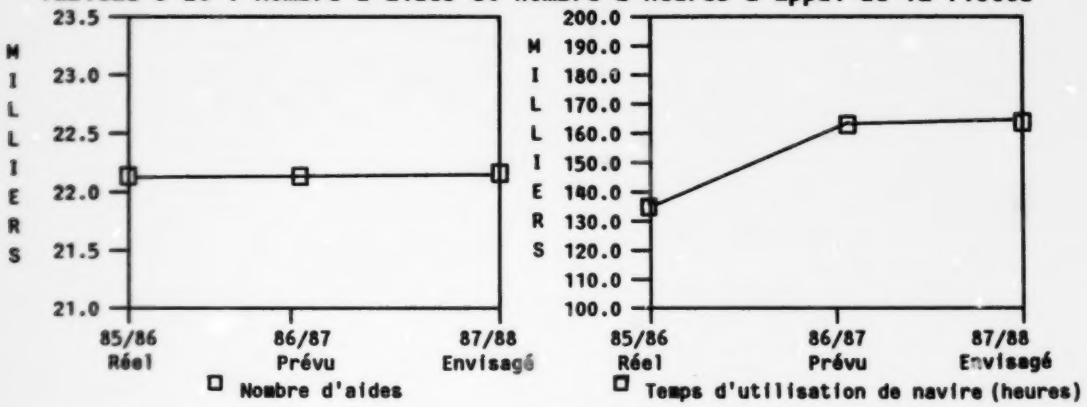
Le pourcentage de temps pendant lequel les aides fonctionnent normalement et sont en position, est un indice de rendement. Un autre indice est le temps moyen de réaction pour réparer les pannes. Le tableau 3-9 donne des résultats réels et envisagés pour toutes les aides à la navigation à courte distance.

Tableau 3-9 : Données sur le rendement - Aides à la navigation à courte distance.



Le tableau 3-10 résume les principales variables sous-jacentes touchant les besoins en ressources.

Tableau 3-10 : Nombre d'aides et nombre d'heures d'appui de la flotte



Aides à la navigation à longue distance : Le système de radiolocalisation comprend quelque 95 radiophares et un système d'aides électroniques à la navigation à longue distance, le Loran C.

Les principaux indices d'efficacité du fonctionnement sont le nombre possible d'heures pendant lesquelles le service est assuré, la disponibilité de l'équipement et le nombre des heures d'entretien. Le tableau 3-11 donne les résultats réels et envisagés pour ces indices.

Tableau 3-11 : Données de rendement - Aides à la navigation à longue distance

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Nombre possible d'heures de disponibilité de l'installation	657 624	955 698	957 888
Disponibilité d'équipement (%)	99.8	99.8	99.8
Nombre d'heures d'entretien	12 330	21 680	23 448

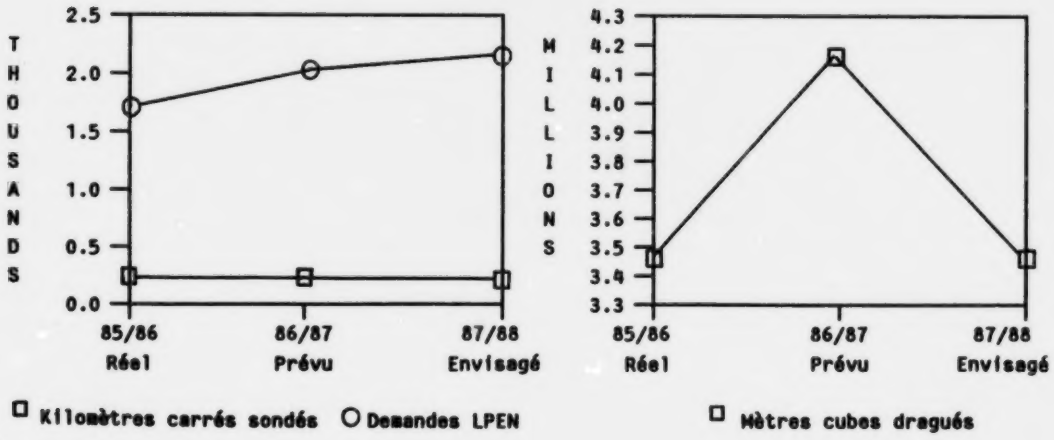
Développement, entretien et protection des voies navigables : Le programme de dragage de la Garde côtière porte sur les principaux chenaux de navigation et les chenaux d'approche aux ports. Les programmes de dragage sont exécutés dans chacune des régions de la Garde côtière pour l'entretien général des chenaux selon des dimensions prescrites et pour établir de nouveaux chenaux en réponse à des demandes de groupes locaux et régionaux qui veulent apporter des améliorations aux voies navigables pour permettre l'expansion du commerce. Travaux publics Canada (TPC) emploie son propre équipement ou adjuge des contrats à des entreprises de dragage privées pour faire ces travaux pour le compte de la Garde côtière.

Le sondage de la profondeur d'eau est effectué pour obtenir des données pour les travaux de dragage et pour vérifier périodiquement l'état des chenaux. Le sondage est effectué pour le compte de la Garde côtière par TPC, sauf dans le fleuve Saint-Laurent et le Saguenay où l'équipement de la Garde côtière est employé pour sonder chaque année près de 7 500 hectares. Le tableau 3-12 indique les travaux de dragage et de sondage à effectuer et les travaux envisagés.

Le principal indice utilisé pour mesurer la protection du droit public de navigation est le nombre d'approbations délivrées pour la construction d'ouvrages. Le tableau 3-12 indique le nombre réel et le nombre prévu d'approbations.

En moyenne, le canal de Canso est gardé ouvert de 280 à 295 jours par année et environ 2 600 navires le franchissent.

Tableau 3-12 : Données de rendement - Développement, entretien et protection de voies navigables



Services du trafic maritime : Ce service est exploité 24 heures par jour et 7 jours par semaine au moyen de 15 centres d'information et de trafic maritime, y compris un centre saisonnier, répartis un peu partout au Canada.

La mesure du rendement est fondée sur le pourcentage de temps de disponibilité de ce système. La disponibilité moyenne est de 99,68 % pour les systèmes VHF et de 99,275 % pour les systèmes radar. Ces niveaux de service ont été respectés constamment jusqu'à ce jour et aucun changement n'est envisagé.

Le tableau 3-13 montre les résultats réels et envisagés relativement au nombre d'heures de position de fonctionnement, qui est une variable importante quant aux ressources, et le nombre de mouvements de navires dans les zones STM.

Tableau 3-13 : Données de rendement - Services du trafic maritime

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Mouvements de navires dans des zones STM	439 000	439 000	439 552
Nombre d'heures de position de fonctionnement	410 500	454 300	454 300

Communications de sécurité et correspondance publique : Il existe 32 stations radio qui sont gardées et 79 qui sont télécommandées. Ces stations fonctionnent 24 heures par jour et 7 jours par semaine.

L'efficacité d'exploitation est évaluée surtout d'après le degré de fonctionnement du matériel de communication. Au cours des dernières années un niveau de disponibilité d'équipement de 99,8 % a été réalisé. On envisage de maintenir ce niveau d'efficacité pour 1987-1988.

Le tableau 3-14 compare le nombre de messages de détresse captés par le réseau et celui des messages et des appels radiotéléphoniques acheminés.

Tableau 3-14 : Données de rendement - Communications de sécurité et correspondance publique

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Nombre de messages de détresse captés	5 690	5 913	5 859
Nombre de messages et d'appels radiotéléphoniques	1 637 100	1 637 104	1 602 440
Disponibilité d'équipement (%)	99,8	99,8	99,8

B.2 Déglaçage et opérations dans l'Arctique

Objectif

Fournir, exploiter et entretenir des navires, installations et services de déglaçage pour assurer la sécurité et l'efficacité de la navigation dans des eaux infestées de glace, pour appuyer des activités reliées à la navigation maritime et aider à réaliser d'autres objectifs du gouvernement dans l'Arctique canadien, et réduire au minimum l'effet (inondation) des embâcles de glace en amont du Saint-Laurent.

Description

Cette sous-activité vise à assurer la sécurité et l'efficacité de la circulation maritime dans des eaux infestées de glace, appuyer la réalisation d'objectifs du gouvernement dans l'Arctique canadien et réduire au minimum les inondations en employant les moyens suivants :

Aide au passage des navires dans des eaux infestées de glace : Ce service comprend l'escorte des navires dans des eaux couvertes de glace sur la côte est, dans le golfe Saint-Laurent et dans les Grands Lacs pendant les mois d'hivers et dans l'Arctique pendant l'été. Des ports spécifiques sont également ouverts sur demande pour faciliter les mouvements de cargos et de navires de pêche.

Gestion des glaces : Sur le fleuve Saint-Laurent, en aval de Montréal, la gestion des glaces est assurée afin de faciliter le mouvement de ces dernières et d'éviter les dégâts et les pertes matérielles attribuables aux inondations.

Ravitaillement de l'Est de l'Arctique : Il s'agit de la coordination de la mission annuelle de ravitaillement de l'Est de l'Arctique qui vise à approvisionner les collectivités isolées du Nord et les installations de défense en vivres, matériaux, carburant et équipement.

Tableau 3-15 : Points de déchargement dans l'Est de l'Arctique

Services assurés pour le compte d'autres ministères et organismes gouvernementaux : Ce service vise l'affectation de navires et d'aéronefs à l'appui d'opérations précises menées par d'autres ministères et organismes gouvernementaux. Le plus important de ces services est l'affrètement du NGCC John Cabot par Téléglobe Canada et l'affectation de navires pour le compte du ministère des Pêches et Océans, aux fins de l'exécution de travaux hydrographiques dans l'Arctique.

Recherche et développement dans l'Arctique : Ce service comprend le parrainage de projets de recheche et de développement dans l'Arctique canadien. Transports Canada assure la coordination de ce programme auquel participent Pêches et Océans Canada ainsi qu'Environnement Canada.

Canarctic Shipping Company Limited : Par l'entremise de cette compagnie, dont le gouvernement possède 51 % des actions contre 49 % pour North Water Navigation Ltd., le gouvernement exploite le N.M. Arctic, vraquier expérimental de la classe Arctique 4 en vue de développer et démontrer la possibilité de navigation dans l'Arctique en tout temps d'une façon économique et sécuritaire. La Canarctic Shipping Company a signé un contrat visant le transport de la production totale de la mine de Nanisivik en provenance de Strathcona Sound. De concert avec Federal Commerce and Navigation, la compagnie Canarctic a également signé un contrat avec Cominco pour le transport de 75 % de la production de la mine Polaris, située sur l'île Little Cornwallis. Le navire sert également de laboratoire d'études pour la conception de navire et l'examen de l'état des glaces dans les régions de l'Arctique. Les conclusions de ces travaux sont mises à la disposition des entreprises canadiennes de construction navale et de transport maritime.

Sommaires des ressources

La sous-activité Déglaçage et opérations dans l'Arctique compte pour environ 17 % du total des dépenses Marine/Garde côtière canadienne pour 1987-1988 et pour 18 % du total des années-personnes.

Tableau 3-16 : Dépenses nettes (en milliers de dollars et années-personnes)

	Budget des dépenses 1987-1988		Prévu 1986-1987		Réel 1985-1986	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Aide au passage des navires dans des eaux infestées de glace	79 385	866	63 903	815	61 434	725
Gestion des glaces	5 623	65	5 963	91	7 144	155
Ravitaillement de l'est de l'Arctique	11 940	11	11 968	11	11 655	11
Services assurés pour le compte d'autres ministères et organismes gouvernementaux	11 667	162	11 048	162	13 071	156
Recherche et développement dans l'Arctique	-	-	1 710	-	3 630	9
Canarctic Shipping Co. Ltd.	4 434	-	4 800	-	4 157	-
Dépenses de fonctionnement	113 049	1 104	99 392	1 079	101 091	1 056
Dépenses en capital	20 779	-	25 969	5	58 387	5
Dépenses totales	133 828	1 104	125 361	1 084	159 478	1 061
Recettes à valoir sur le crédit	(11 786)	-	(11 177)	-	(11 763)	-
Besoins nets en ressources	122 042	1 104	114 184	1 084	147 715	1 061

L'augmentation de 13,6 millions de dollars au chapitre des dépenses de fonctionnement découle de l'utilisation prévue des années-personnes pour l'armement en hommes des navires, montant qui ne sera pas utilisé en 1986-1987, de même que des rajustements de coûts pour les traitements et salaires, de l'augmentation du coût du carburant, de la remise en état des navires et des heures supplémentaires.

La diminution des dépenses en capital est attribuable à l'achèvement du brise-glace de type 1200 dont la mise en service est prévue en 1987-1988.

Les recettes à valoir sur le crédit proviennent de la coordination de la mission annuelle de ravitaillement en matériel et fournitures de l'est de l'Arctique (aux termes de contrats passés avec le secteur privé). En outre, des recettes de 6,8 millions de dollars sont portées au crédit du Fonds du revenu consolidé; celles-ci proviennent de l'affrètement du câblier NGCC John Cabot, affecté à la réparation de câbles transatlantiques de Téléglobe Canada. Le coût de l'affrètement et des travaux seront recouvrés en entier.

Résultats financiers en 1985-1986 : La sous-utilisation des années-personnes était directement liée à l'armement en hommes des navires. Par ailleurs, la réduction des coûts de carburant et de remise en état des navires de même que la diminution des salaires et des heures supplémentaires ont permis de réaliser des économies compensant l'augmentation des coûts de la mission de ravitaillement de l'est de l'Arctique, hausse attribuable au volume plus élevé de marchandises sèches et en vrac et qui s'est reflétée dans l'augmentation des recettes.

Les retards survenus pour l'approbation de projet et l'adjudication du marché du remplacement du Voyageur ont contribué à la baisse des dépenses en capital.

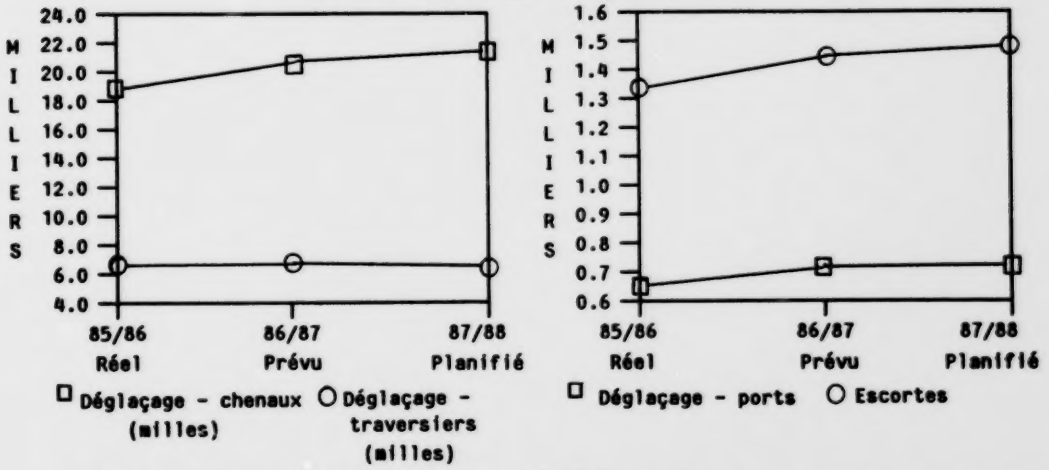
Tableau 3-17 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars et années-personnes)

	1985-1986					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	101 091	1 056	103 152	1 106	(2 061)	(50)
Dépenses en capital	58 387	5	71 765	5	(13 378)	-
Dépenses totales	159 478	1 061	174 917	1 111	(15 439)	(50)
Recettes	(11 763)	-	(6 722)	-	(5 041)	-
Dépenses nettes	147 715	1 061	168 195	1 111	(20 480)	(50)

Données sur le rendement et justification des ressources

Aide au passage des navires dans des eaux infestées de glace : Afin de répondre à la demande de services de déglaçage, sept brise-glaces lourds sont affectés exclusivement à cette fin. A cette flotte s'ajoutent les navires affectés aux aides à la navigation qui sont renforcés pour la navigation dans les glaces. Des données statistiques sur le rendement sont présentées au tableau 3-18.

Tableau 3-18 : Données sur le rendement - Escorte du trafic maritime en eaux infestées de glace

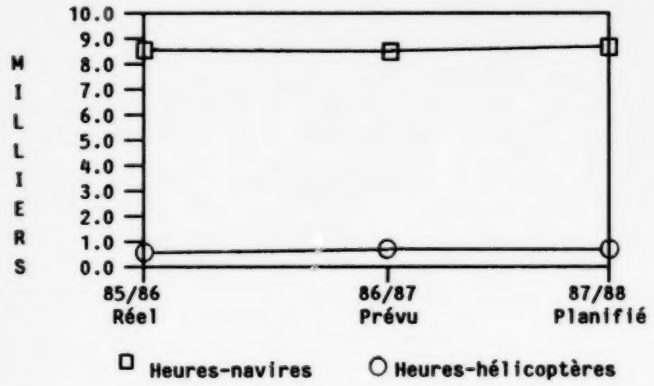


En outre, des renseignements sur l'état des glaces sont recueillis chaque année pour environ 786 000 km de glace.

La prestation de services d'escorte en eaux infestées de glace totalise environ 49 000 heures-navires. Le Budget des dépenses de 1987-1988 ainsi que les prévisions de 1986-1987 sont fondées sur la moyenne de l'état des glaces dans les régions desservies au cours des dernières années. Les besoins réels en ressources varieront si l'état réel des glaces diffère considérablement de la moyenne établie.

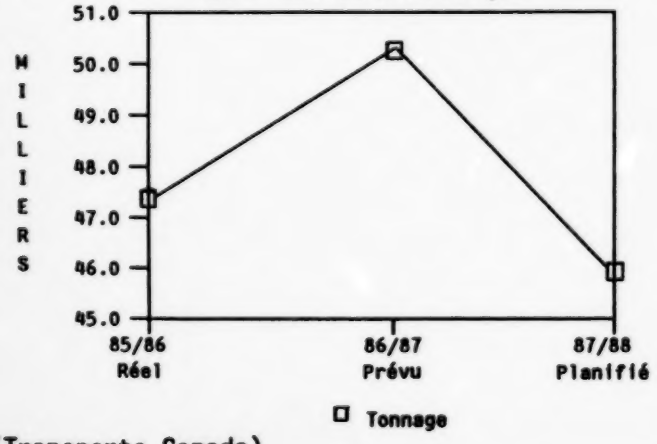
Gestion des glaces : L'ouverture d'environ 266 milles de chenal et de voie de circulation est réalisée chaque année afin de contrôler l'accumulation des glaces. Le tableau 3-19 présente les principales variables relatives aux besoins en ressources.

Tableau 3-19 : Heures-navires et heures-hélicoptères



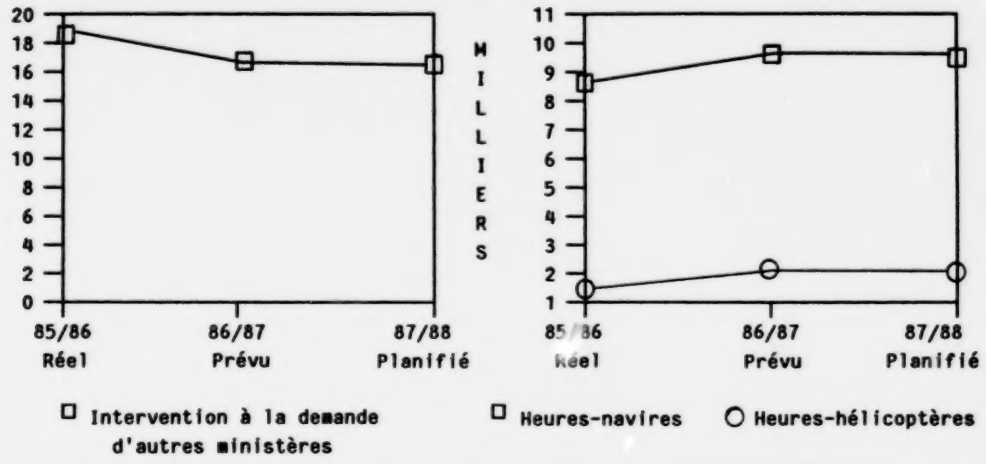
Mission de ravitaillement de l'est de l'Arctique : Quarante-trois collectivités et avant-postes de l'est de l'Arctique sont généralement ravitaillés par mer chaque année. Au tableau 3-20 apparaît le total du tonnage livré et celui prévu pour les trois années jusqu'en 1987-1988.

Tableau 3-20 : Données sur le rendement - Mission de ravitaillement de l'est de l'Arctique



Services assurés pour le compte d'autres ministères et organismes gouvernementaux : Le tableau 3-21 présente les données sur le rendement pour les services offerts au titre de cette fonction.

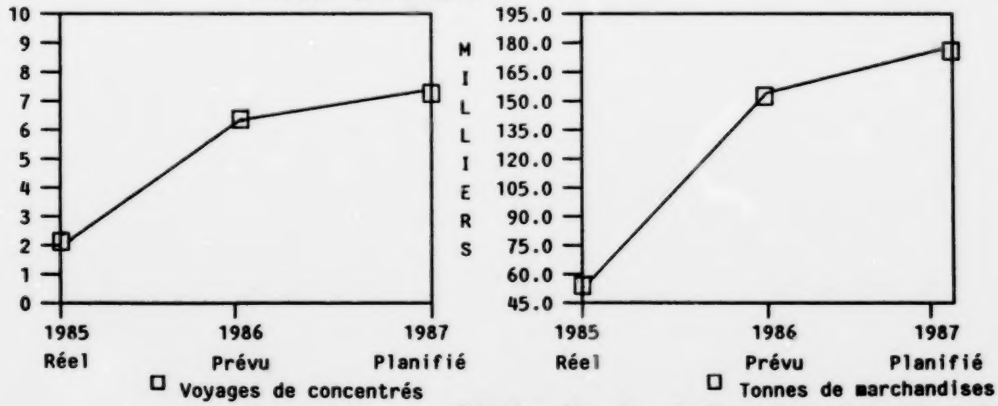
Tableau 3-21 : Nombre d'interventions et heures-navires ou heures-hélicoptères



Recherche et développement dans l'Arctique : Ce programme finance environ 25 projets de recherche sur le transport maritime dans l'Arctique. Une évaluation du programme a eu lieu en 1984; la principale conclusion fut que ce dernier avait atteint ses objectifs de façon fort concluante. La majeure partie des avantages retirés de ce programme touche le transport maritime en général et n'est pas limitée uniquement au transport dans l'Arctique. Qui plus est, les connaissances technologiques acquises pourront être utilisées dans nombre de secteurs autres que celui du transport maritime.

Canarctic Shipping Company Limited : Les statistiques d'exploitation de la Canarctic Shipping company, qui est exploitée selon l'année civile, sont présentées au tableau 3-22.

Tableau 3-22 : Statistiques d'exploitation de la Canarctic Shipping Company



B.3 Réglementation maritime

Objectifs

Élaborer, administrer et appliquer les règlements maritimes afin de contribuer à la sécurité des opérations maritimes et à la protection de l'environnement et d'atténuer les répercussions sur l'environnement de la pollution attribuable aux déversements de substances par les navires.

Description

Cette sous-activité comprend les deux organismes suivants :

Sécurité des navires : Cet organisme veille à l'administration, pour le compte du Ministre, de certaines parties de la Loi sur la marine marchande du Canada qui touchent tous les aspects des programmes de sécurité des navires et de pollution causée par les navires. A cette fin, il s'occupe de l'élaboration et de l'application des règlements maritimes concernant les navires canadiens et les navires immatriculés à l'étranger exploités au Canada; de l'inspection et de l'approbation de la conception de tous les navires commerciaux, notamment les navires à passagers, les plates-formes de forage et leur équipement, les remorqueurs, les navires de pêche et les cargaisons, afin d'en vérifier l'état de navigabilité; de l'immatriculation et de la délivrance des permis aux navires. Il s'occupe également d'approuver la conception de véhicules à utilisation spéciale, (p. ex., les aéroglisseurs) d'inspecter ces derniers, de les immatriculer et de leur délivrer des permis et se charge des examens et des certificats d'officiers et de marins afin d'armer les navires en personnel compétent. En vertu de la fonction de prévention de la pollution, des règlements sont élaborés; les navires doivent également être inspectés afin de réduire les incidents de pollution provenant de navires dans les eaux canadiennes. En outre, des enquêtes sont menées afin d'obtenir des éléments de preuve aux fins de poursuites en justice lorsqu'un déversement se produit.

Urgences : Cet organisme s'occupe du nettoyage de la pollution causée par les navires et agit comme organisme-ressource lors d'incidents de pollution maritime provenant d'autres sources. Il est chargé de l'évaluation, de l'acquisition et de l'entretien de l'équipement de lutte contre la pollution de la Garde côtière et s'occupe de tenir à intervalles réguliers des exercices auxquels participent le personnel de la Garde côtière ainsi que le personnel d'autres organismes.

Sommaires des ressources

Les dépenses et le personnel de la sous-activité "réglementation maritime" représentent environ 4 % des dépenses totales de l'activité Marine/Garde côtière canadienne de 1987-1988 et 7 % du total des années-personnes.

Tableau 3-23 : Dépenses nettes (en milliers de dollars et années-personnes)

	Budget des dépenses 1987-1988		Prévu 1986-1987		Réel 1985-1986	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Sécurité des navires	23 351	391	20 150	396	20 758	399
Urgences	4 755	61	6 983	62	4 830	73
Dépenses de fonctionnement*	28 106	452	27 133	458	25 588	472
Dépenses en capital	2 923	-	2 435	-	1 543	-
Dépenses totales	31 029	452	29 568	458	27 131	472
Recettes à valoir sur le crédit	(21)	-	-	-	(19)	-
Besoins nets en ressources	31 008	452	29 568	458	27 112	472

*Comprend des subventions et contributions de 14 000$ en 1987-1988, de 14 000$ en 1986-1987, et de 12 000$ en 1985-1986. Voir page 8-29 pour plus de détails.

L'augmentation de 1,0 million de dollars au chapitre des dépenses de fonctionnement résulte de rajustements des prix relatifs aux traitements et salaires.

Environ 2,9 millions de dollars seront recouvrés du secteur privé relativement aux inspections et examens effectués par le service de la Sécurité des navires. Ces recettes sont versées au Fonds du revenu consolidé et ne peuvent être utilisées pour cette sous-activité.

Résultats financiers en 1985-1986 : Les économies réalisées au chapitre des coûts de fonctionnement s'expliquent du fait qu'on n'a pas eu recours au fonds de 3 millions de dollars réservé aux interventions d'urgence en cas de déversements d'hydrocarbures ainsi qu'aux économies réalisées en heures supplémentaires et autres coûts de transport et de communications. Ces économies ont été en partie contrebalancées par la sur-utilisation d'années-personnes se rapportant aux gardiens de port.

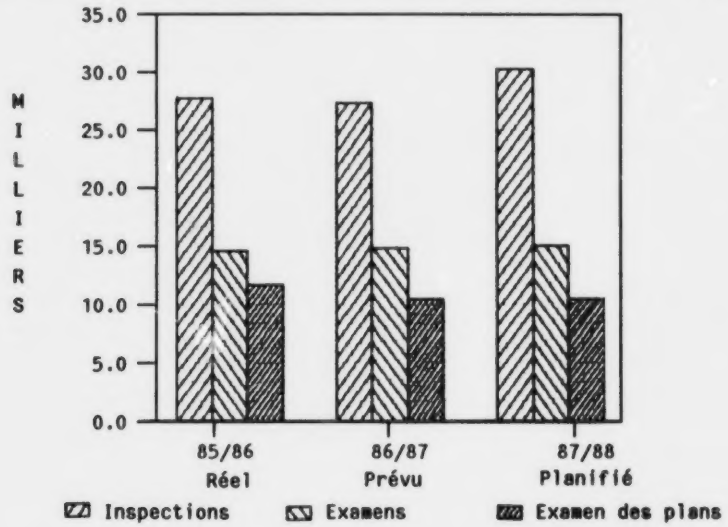
Tableau 3-24 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars et années-personnes)

	1985-1986					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	25 588	472	29 972	459	(4 384)	13
Dépenses en capital	1 543	-	3 400	-	(1 857)	-
Dépenses totales	27 131	472	33 372	459	(6 241)	13
Recettes	(19)	-	-	-	(19)	-
Dépenses nettes	27 112	472	33 372	459	(6 260)	13

Données sur le rendement et justification des ressources

Sécurité des navires : Des 36 700 navires immatriculés au Canada, 5 600 doivent être inspectés. Par ailleurs, de 200 à 300 inspections de navires étrangers sont menées dans les ports canadiens et environ 100 incidents de pollution font l'objet d'une enquête. Afin de s'acquitter de ses responsabilités, la Direction emploie 315 inspecteurs et examinateurs à Ottawa, dans les cinq centres régionaux et dans trente bureaux de district répartis dans tout le Canada. Le tableau 3-25 donne des statistiques sur le rendement.

Tableau 3-25 : Données sur le rendement - Sécurité des navires



Urgences : Afin de répondre aux besoins en nettoyage, la Garde côtière dispose d'un noyau de 55 employés situé à son Administration centrale et dans ses bureaux régionaux et de district. Puisque les coûts des opérations de nettoyage sont recouvrés en entier, le crédit budgétaire ne comprend que les coûts des salaires et de l'entretien de l'équipement. Le tableau 3-26 indique le tonnage de substances polluantes déversées dans les eaux canadiennes, le nombre d'opérations de nettoyage effectuées et le nombre d'employés ayant eu droit à une formation.

Tableau 3-26 : Données sur le rendement - Urgences

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Tonnage de substances polluantes déversées dans les eaux canadiennes	2 557	2 557	2 557
Nombre d'opérations de nettoyage	118	118	86
Nombre d'employés en formation	635	625	615

B.4 Recherche et sauvetage maritimes

Objectif

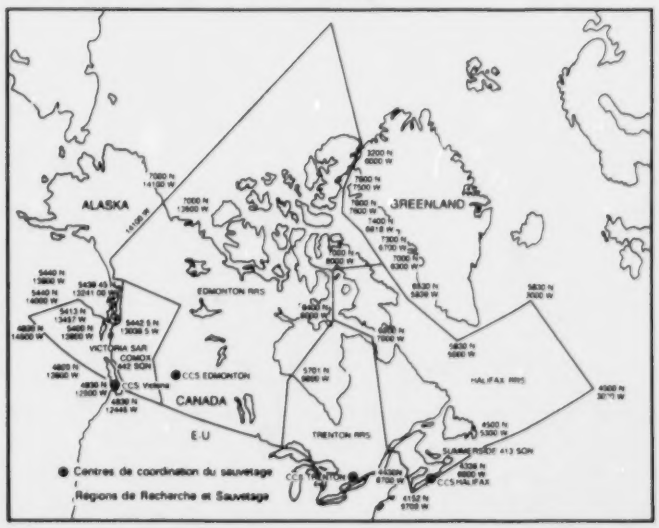
Fournir des services de Recherche et Sauvetage maritimes dans les eaux canadiennes des Grands Lacs et du réseau du Saint-Laurent ainsi que dans celles prévues en vertu de conventions internationales; promouvoir la sécurité nautique auprès du grand public afin de prévenir les accidents mortels et les blessures et, dans la mesure du possible et lorsque les opérations y sont directement reliées, de limiter les dommages à la propriété ou la perte de celle-ci.

Description

Cette sous-activité vise à réduire au minimum les pertes de vie, les blessures et, dans la mesure du possible et lorsque les opérations y sont directement reliées, à limiter les dommages à la propriété ou la perte de celle-ci par les moyens mentionnés ci-après.

Opérations de recherche et sauvetage : Ces opérations consistent à fournir des unités affectées exclusivement à la recherche et au sauvetage ainsi que les installations connexes, le tout de concert avec le ministère de la Défense nationale. Le tableau 3-27 présente les régions de Recherche et Sauvetage au Canada et l'emplacement des centres de coordination du sauvetage.

Tableau 3-27 : Régions de Recherche et Sauvetage et centres de coordination du sauvetage



Recherche et Sauvetage, Prévention : La campagne de sécurité s'adressant aux utilisateurs de petites embarcations se fait par l'entremise de programmes d'information visant à sensibiliser le public à certaines questions de sécurité.

Services auxiliaires canadiens de sauvetage maritime : Pour compléter ses opérations de sauvetage, la Garde côtière encourage et soutient les activités du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime qui dispose de ressources de recherche et de sauvetage à divers endroits au pays et participe à des programmes de sécurité nautique.

Sommaires des ressources

Les dépenses et le personnel de la sous-activité "Recherche et sauvetage maritimes (R&S)" représentent environ 13 % des dépenses totales de l'activité Marine/Garde côtière canadienne de 1987-1988 et 16 % du total des années-personnes.

Tableau 3-28 : Dépenses nettes (en milliers de dollars et années-personnes)

	Budget des dépenses 1987-1988		Prévu 1986-1987		Réel 1985-1986	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Opérations de recherche et sauvetage	58 493	924	56 562	910	50 487	890
Recherche et Sauvetage, Prévention	2 945	33	2 651	29	2 404	32
Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime	1 903	13	1 565	15	1 512	14
Dépenses de fonctionnement*	63 341	970	60 778	954	54 403	936
Dépenses en capital	29 380	-	35 673	-	5 096	1
Dépenses totales	92 721	970	96 451	954	59 499	937
Recettes à valoir sur le crédit	(31)	-	-	-	(11)	-
Besoins nets en ressources	92 690	970	96 451	954	59 488	937

*Comprend des subventions et des contributions de 1 250 000 $ en 1987-1988, 965 000 $ en 1986-1987, et 800 000 $ en 1985-1986. Voir page 8-29 pour plus de détails.

La hausse de 2,6 millions de dollars des dépenses de fonctionnement est principalement attribuable à l'augmentation du nombre des années-personnes et aux rajustements apportés aux traitements et salaires.

Résultats financiers en 1985-1986 : En raison des retards survenus au calendrier de construction, il n'a pas été nécessaire de procéder à l'armement en hommes des navires de R&S, ce qui a entraîné une sous-utilisation des années-personnes et une diminution des dépenses en capital.

Tableau 3-29 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars et années-personnes)

	1985-1986					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	54 403	936	59 677	956	(5 274)	(20)
Dépenses en capital	5 096	1	15 524	1	(10 428)	-
Dépenses totales	59 499	937	75 201	957	(15 702)	(20)
Recettes	(11)	-	-	-	(11)	-
Dépenses nettes	59 488	937	75 201	957	(15 713)	(20)

Données sur le rendement et justification des ressources

Opérations de recherche et sauvetage : De concert avec le ministère de la Défense nationale, la Garde côtière canadienne fournit des effectifs aux centres de coordination du sauvetage de Halifax (Nouvelle-Écosse), Trenton (Ontario) et Victoria (Colombie-Britannique) et exploite des centres secondaires de sauvetage maritime à St. John's (Terre-Neuve) et Québec (Québec). En outre, la Garde côtière exploite 40 navires de R&S, 30 embarcations de sauvetage côtier et 3 aéroglisseurs. Les unités principales sont exploitées 24 heures durant, 7 jours par semaine, et peuvent intervenir tant au large qu'en eaux intérieures, plus précisément dans les secteurs où une analyse des incidents signalés a démontré le besoin de disposer de ressources affectées exclusivement à la recherche et au sauvetage. Ces unités doivent se mettre en route vers le lieu de l'incident dans les 30 minutes suivant la réception d'un appel de détresse. Le Programme des embarcations de sauvetage côtier se poursuit durant les mois d'été en raison de la hausse des activités de navigation de plaisance.

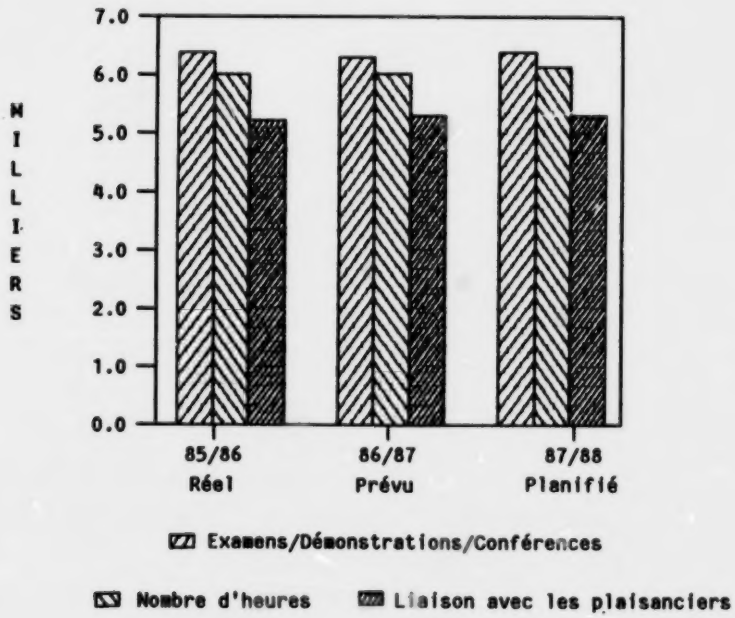
Le tableau 3-30 fournit des indicateurs de rendement sélectifs pour cette fonction de même que le pourcentage de vies sauvées pour le nombre de vies en danger lors des incidents maritimes de R&S.

Tableau 3-30 : Données sur le rendement - Opérations de recherche et sauvetage

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Pourcentage des vies sauvées par rapport au nombre de vies en danger pour tous les incidents maritimes de R&S	90,6	90,2	89,3
Nombre d'heures-unités R&S spécialisées consacrées aux interventions	358 662	346 534	341 632

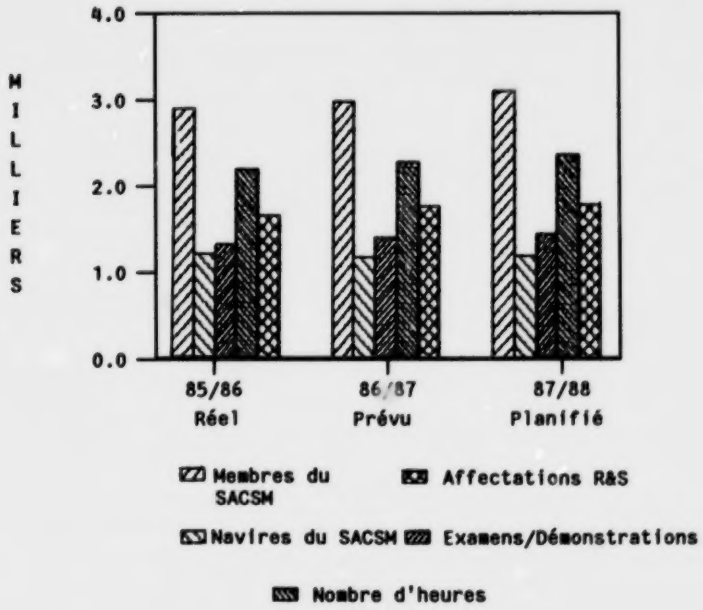
Recherche et sauvetage, prévention : Un important programme de sécurité nautique est mené en vue de réduire le nombre d'incidents mettant en cause des petites embarcations. Ces fonds sont utilisés pour la production de matériel vidéo, de réclames publicitaires télévisées et radiophoniques, de publications telles que le Guide de sécurité nautique et le Manuel de sécurité des pêcheurs en eaux intérieures; ils servent également à faire des démonstrations sur la sécurité et à mener des inspections à titre gracieux. Les démonstrations sur la sécurité sont axées sur la formation des éducateurs, c'est-à-dire que des personnes ou des groupes reçoivent l'enseignement voulu et que ceux-ci transmettent ensuite les connaissances acquises à bon nombre de plaisanciers et de pêcheurs. Le tableau 3-31 présente des indicateurs de rendement sélectifs.

Tableau 3-31 : Données sur le rendement - Recherche et Sauvetage, Prévention



Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime : Des opérations de sauvetage sont également menées par des propriétaires de navire qui sont membres bénévoles des unités du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime (SACSM). Le tableau 3-32 montre la croissance du service de même que ses activités de sauvetage. Les dépenses en carburant et en assurances engagées par les unités auxiliaires afin d'intervenir lors d'incidents de recherche et sauvetage ainsi que les frais de formation et de déplacement autorisé des membres d'équipage sont remboursés aux unités du Service. Les membres du SACSM participent également au programme de prévention en R&S.

Tableau 3-32 : Tendances au sein du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime - Croissance et charge de travail



B.5 Havres et ports publics

Objectif

Maintenir un réseau efficace de ports et havres publics en vue d'assurer l'accessibilité et l'efficacité des mouvements intermodaux de marchandises et de personnes à l'appui des objectifs socio-économiques nationaux, régionaux et locaux, particulièrement ceux qui sont reliés au commerce maritime international du Canada.

Description

Cette sous-activité assure l'accessibilité et l'efficacité des mouvements intermodaux de personnes et de marchandises par les moyens suivants :

Havres et ports publics : Cet organisme est chargé de l'expansion, de l'administration et de l'entretien de 476 ports et havres publics destinés à répondre aux besoins en transport maritime commercial. Les moins importants de ces ports connaissent un trafic limité et n'existent que pour permettre l'accès à des communautés isolées. Les plus importants sont en revanche très actifs et leur appui aux industries locales a une incidence considérable. Ces ports ne sont pas financièrement autonomes en tant que réseau et Transports Canada les administre à titre de ports publics.

Des quais, des hangars, des aires d'entreposage et des ports se retrouvent à divers emplacements en fonction des besoins des usagers. Au niveau local, les autorités portuaires doivent veiller à l'application des règlements concernant l'utilisation des installations, trancher les différends entre les usagers et percevoir des droits auprès de ces derniers. Certains services directs tels que la manutention des cargaisons ne sont pas offerts à ces ports par le gouvernement fédéral.

Versements aux commissions de port : Il existe neuf commissions de port qui manutentionnent 20 % du total des marchandises transportées dans tout le pays. Ces commissions sont des entités para-commerciales et sont presque financièrement autonomes. Toutefois, elles peuvent obtenir des contributions, des subventions ou des emprunts pour des projets d'expansion majeurs. Le montant des emprunts contractés s'établit présentement à 1,7 million de dollars. (Voir tableau 8-10, page 8-34).

Sommaires des ressources

Les dépenses et le personnel de la sous-activité des Havres et ports publics représentent environ 11 % des dépenses totales de l'activité Marine/Garde côtière canadienne de 1987-1988 et 1 % du total des années-personnes.

Tableau 3-33 : Dépenses nettes (en milliers de dollars et années-personnes)

	Budget des dépenses 1987-1988		Prévu 1986-1987		Réel 1985-1986	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement*	36 130	87	35 090	87	30 700	87
Dépenses en capital	43 091	-	32 850	2	35 665	3
	79 221	87	67 940	89	66 365	90
Versements aux commissions portuaires	-	-	1 160	-	2 000	-
Total des besoins en ressources	79 221	87	69 100	89	68 365	90

* Comprend des subventions et contributions de 5 000 $ en 1987-1988, 5 000 $ en 1986-1987 et 147 000 $ en 1985-1986. Voir page 8-29 pour plus de détails.

La hausse de 10,2 millions de dollars est attribuable à l'augmentation du flux de l'encaisse nécessaire pour plusieurs projets de la construction qui débuteront en 1987-1988.

Près de 9,3 millions de dollars seront récupérés sous forme de droits de quai et de port ainsi que de location. Ces recettes seront portées au Fonds du revenu consolidé et ne peuvent être utilisées pour cette sous-activité.

Résultats financiers en 1985-1986 : La baisse des coûts de fonctionnement est attribuable au fait que les travaux de dragage ont été exécutés à des coûts moindres et qu'il y a eu moins de réparations aux quais.

Tableau 3-34 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars et années-personnes)

	1985-1986					
	Réel		Budget des dépenses		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	30 700	87	37 858	87	(7 158)	-
Dépenses en capital	35 665	3	31 803	3	3 862	-
Versements aux commissions portuaires	2 000	-	2 000	-	-	-
Dépenses totales	68 365	90	71 661	90	(3 296)	-

Données sur le rendement et justification des ressources

Havres et ports publics : La majeure partie des dépenses de fonctionnement est consacrée à la réparation, la réfection et l'entretien préventif des bâtiments et ouvrages existants. Les plans de 1987-1988 portent sur l'entretien et la réparation de l'infrastructure de même que sur des projets de dragage d'entretien, le tout à un coût estimatif de 30 millions de dollars. Le budget est demeuré plus ou moins stable au cours des deux dernières années. Le volume des marchandises manutentionnées dans les havres et ports publics est d'environ 7 035 000 tonnes par an.

Des normes d'entretien et d'inspection sont également en cours d'élaboration afin de favoriser l'établissement de meilleurs plans de travail, ce qui permettra de stabiliser le budget d'entretien des installations.

Versements aux commissions de port : L'activité Marine/Garde côtière canadienne prévoit le versement de fonds aux commissions portuaires pour l'exécution de certains projets d'équipement. Le projet ci-après a été financé par l'entremise du programme spécial de relance.

Tableau 3-35 : Versements aux commissions de port (en milliers de dollars)

Commission de port/ utilisation	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Hamilton - Construction du complexe portuaire est	-	1 160	2 000

B.6 Direction et Administration

Objectif

Diriger l'élaboration, la mise en oeuvre et l'examen des politiques, programmes, plans, règlements et activités opérationnelles à l'appui de la gestion hiérarchique, afin de voir à l'exécution efficace et effective du programme de transport maritime.

Description

Marine/Garde côtière canadienne : Cette sous-activité comprend les bureaux du Sous-ministre adjoint, Marine/Commissaire de la Garde côtière canadienne et du Directeur général de chaque région, lesquels sont appuyés de divers groupes de personnel de soutien. Leurs fonctions sont de formuler des buts, des objectifs, des priorités et des mesures de reddition de comptes pour l'ensemble de la sous-activité; d'administrer des programmes de recherche et de développement, d'offrir des services de gestion des ressources, d'établir des projets spéciaux et d'assurer la coordination tant à l'Administration centrale que dans les régions.

Sommaires des ressources

La sous-activité Direction et Administration compte pour 1 % du total des dépenses de l'activité Marine/Garde côtière canadienne de 1987-1988 et pour 2 % du total des années-personnes.

Tableau 3-36 : Dépenses nettes (en milliers de dollars et années-personnes)

	Budget des dépenses 1987-1988		Prévu 1986-1987		Réel 1985-1986	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement de la Marine/Garde côtière*	7 235	108	9 355	126	12 037	124
Dépenses en capital	2 212	-	1 202	-	15 152	-
Total des besoins en ressources	9 447	108	10 557	126	27 189	124

*Comprend des subventions et des contributions de 50 000 $ en 1986-1987 et de 50 000 $ en 1985-1986. (Voir page 8-29 pour plus de détails).

La baisse de 2,1 millions de dollars au titre des besoins en dépenses de fonctionnement est attribuable à la réduction des années-personnes et à une réaffectation des ressources à d'autres sous-activités.

Résultats financiers en 1985-1986 : La hausse des dépenses de fonctionnement est attribuable au financement interne pour le programme de statistiques de marine de Statistiques Canada, le Conseil consultatif maritime (CCM), le programme de recouvrement des coûts et les niveaux de service. Un changement au niveau des mouvements de la trésorerie liés à la reconstruction de la base de Parry Sound a entraîné des dépenses en capital plus élevées.

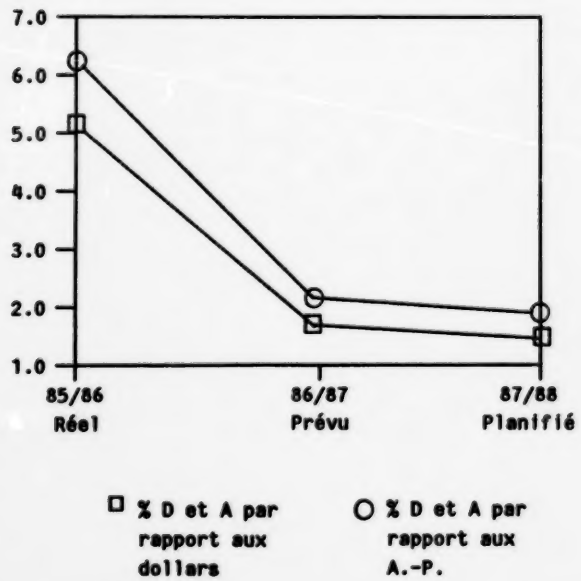
Tableau 3-37 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars et années-personnes)

	1985-1986					
	Réel		Budget des dépenses		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	12 037	124	9 468	124	2 569	-
Dépenses en capital	15 152	-	13 038	-	2 114	-
Dépenses totales	27 189	124	22 506	124	4 683	-

Données sur le rendement et justification des ressources

Les dépenses de cette sous-activité représentent le pourcentage ci-après des dépenses de fonctionnement totales et des paiements de transfert de l'Activité :

Tableau 3-38 : Direction et Administration - Pourcentage des ressources



B.7 Services de pilotage

Introduction

Ce sous-chapitre décrit les opérations, les besoins financiers et les sources de financement des quatre administrations de pilotage, notamment celles de l'Atlantique, des Grands Lacs (Limitée), des Laurentides et du Pacifique. Toutes sont des sociétés d'État de l'annexe C-1 et, à l'exception d'une seule, sont la propriété directe du gouvernement. L'Administration de pilotage des Grands Lacs est en effet une filiale à part entière de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Objectifs

Les objectifs de chacune des administrations du pilotage sont :

- d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer un service efficace de pilotage en vue d'assurer la sécurité des navigateurs à l'intérieur de leurs régions respectives;
- d'établir des tarifs de pilotage qui soient équitables et raisonnables en même temps qu'une source suffisante de recettes pour permettre à chaque administration d'être financièrement autonome.

Description

Les administrations de pilotage guident les navires dans les voies d'eau restreintes de certains secteurs. Pour sa part, l'Administration de pilotage des Grands Lacs guide les navires empruntant le réseau d'écluses.

Les administrations, sous réserve de l'autorisation du gouverneur en conseil, établissent des zones de pilotage obligatoires pour certains navires ou certaines classes de navire, déterminent les exigences et les conditions de délivrance de permis et de certificats de pilotage, limitent le nombre de permis pour chaque district, prescrivent les conditions d'exemption du pilotage obligatoire et précisent les droits à percevoir pour les services de pilotage et autres qui sont offerts. L'Administration des Grands Lacs est exploitée aux termes d'un protocole d'entente définissant le partage des recettes entre le Canada et les États-Unis relativement aux sections internationales relevant de sa compétence.

Sommaires des ressources

Depuis leur création en 1972, les administrations de pilotage ont peu à peu développé des structures tarifaires et financières généralement calculées en vue de fonctionner avec peu d'aide financière, sinon aucune, du gouvernement fédéral. Le déclin constant du trafic maritime, jumelé aux retards de mise en oeuvre des augmentations tarifaires nécessaires dans certaines régions, a toutefois engendré un besoin d'appui financier du fait que les administrations ne parvenaient plus à compenser entièrement les diminutions de recettes par des mesures de réduction des coûts.

Tableau 3-39 : Dépenses (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Aide financière accordée aux administrations de pilotage afin de compenser les déficits de fonctionnement			
• Atlantique	-	1 000	611
• Laurentides	-	2 100	1 956
• Grands Lacs	-	200	3 361
Paiements budgétaires	-	3 300	5 928

Résultats financiers en 1985-1986 : L'augmentation des besoins financiers des trois administrations de pilotage (Atlantique, Laurentides et Grands Lacs), en 1985-1986, est attribuable à un retard enregistré dans l'imposition des augmentations tarifaires en raison des objections déposées auprès de la CCT, situation qui a empêché les administrations d'atteindre le seuil de rentabilité en dépit des efforts faits pour réduire les dépenses.

Tableau 3-40 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars)

	1985-1986		
	Réel	Budget des dépenses	Différence
Aide financière accordée aux administrations de pilotage pour compenser les déficits de fonctionnement			
• Atlantique	611	-	611
• Laurentides	1 956	-	1 956
• Grands Lacs	3 361	-	3 361
	5 928	-	5 928

Autres données de base

Des renseignements sur les activités des administrations se trouvent dans le plan général de chacune des quatre administrations de pilotage.

Aucune aide financière n'est prévue dans le Budget de 1987-1988 et les administrations de pilotage devront trouver des moyens de s'auto-financer.

C. Aviation

1. Objectif

Assurer la sécurité du système national de transport aérien civil, l'aménagement et l'exploitation du système national de navigation aérienne civile en vue d'assurer la sécurité et l'efficacité des mouvements d'aéronef et concourir à la sécurité et l'efficience des aéronefs canadiens évoluant dans l'espace aérien international et étranger.

Description

Le Groupe de l'Aviation est chargé de l'élaboration et du fonctionnement des services et des installations essentiels de navigation aérienne dont les politiques, les plans et les procédures, les services d'inspection et d'étalonnage en vol et d'information aéronautique; de la prestation d'installations, d'équipement et de systèmes électroniques fiables de navigation aérienne; du maintien du débit sûr, ordonné et rapide du trafic aérien au moyen du contrôle et du guidage des mouvements d'aéronefs dans l'espace aérien et dans les aires de manoeuvre d'aéroport; de la réglementation du contrôle et des activités de l'aviation civile dont la détection des conditions dangereuses; de la promotion de la sécurité et de la prestation de services de vol à Transports Canada et à d'autres organismes et ministères fédéraux.

3. Sommaires des ressources

L'Activité Aviation représente approximativement 22 % des dépenses totales du Ministère pour 1987-1988 et 33 % des années-personnes totales.

Tableau 4-1 : Besoins nets de ressources de l'Activité (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévisions 1986-1987	Différence	Détail à la page
Système de navigation aérienne	407 253	427 960	(20 707)	4-5
Réglementation aérienne	54 070	52 000	2 070	4-10
Analyse et promotion de la sécurité aérienne	3 601	1 900	1 701	4-14
Services des aéronefs	26 688	58 200	(31 512)	4-16
Direction et Administration	12 444	12 340	104	4-20
	504 056	552 400	(48 344)	
Années-personnes	6 979	7 144	(165)	

Explication de la différence : Les besoins financiers de 1987-1988 sont de 48,3 millions de dollars, soit de 9 % inférieurs aux prévisions de 1986-1987. Cette diminution est attribuable aux facteurs suivants :

	En millions de dollars
• **Dépenses en capital :** la diminution résulte de retards et de reports dans l'exécution des projets d'immobilisations.	(3,0)
• **Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien :** l'augmentation résulte principalement de la hausse du taux de la taxe de transport aérien.	(45,3)

Explication des prévisions de 1986-1987 : Les prévisions de 1986-1987 sont de 109 millions de dollars ou de 16 % inférieures au Budget principal de 1986-1987 qui était de 661 millions de dollars. La différence est attribuable au principal facteur suivant :

Dépenses en capital : la réduction des prévisions de 1986-1987 découle de retards et de reports dans l'exécution de projets du programme, combinés à des réductions sélectives des dépenses en 1986-1987 visant à atteindre l'objectif de réduction du déficit.	(109,0)

Tableau 4-2 : Dépenses et recettes prévues de l'Activité pour 1987-1988 (en milliers de dollars)

	Dépenses					
	Fonctionnement	Capital	Subventions et Contributions	Total	Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien	Besoin nets de ressources
Système de navigation aérienne	365 230	217 485	-	582 715	175 462	407 253
Réglementation aérienne	53 859	823	100	54 782	712	54 070
Analyse et promotion de la sécurité aérienne	3 551	50	-	3 601	-	3 601
Services des aéronefs	40 098	1 561	-	41 659	14 971	26 688
Direction et Administration	11 657	910	650	13 217	773	12 444
	474 395	220 829	750	695 974	191 918	504 056

Examen des résultats financiers

Tableau 4-3 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars)

	1985-1986		
	Réel	Budget principal	Différence
Système de navigation aérienne	371 329	400 981	(29 652)
Réglementation aérienne	46 831	49 336	(2 505)
Analyse et promotion de la sécurité aérienne	2 238	2 238	-
Services des aéronefs	97 751	126 986	(29 235)
Direction et Administration	23 591	18 189	5 402
	541 740	597 730	(55 990)
Années-personnes	7 285	7 345	(60)

Explication de la différence : Les besoins financiers réels ont été de 56 millions de dollars, soit 9 %, inférieurs aux besoins prévus dans le Budget principal de 1985-1986. Voici les principales causes de cette réduction :

	En millions de dollars
• **Dépenses de fonctionnement** : la réduction a consisté principalement en la réduction des salaires (60 A.-P.), des services publics, du matériel, des fournitures, des réparations, de l'entretien, du transport et des services professionnels et spéciaux résultant du gel des dépenses discrétionnaires.	(11,0)
• **Dépenses en capital** : la réduction est due à des soumissions favorables, au gel des dépenses et au retard des projets.	(40,3)
• **Subventions et Contributions** : la réduction résulte d'une diminution des paiements effectués à l'Organisation de l'Aviation civile internationale pour l'accord avec le Danemark et l'Islande.	(0,8)
• **Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien** : l'augmentation est principalement attribuée à l'augmentation de la taxe de transport aérien.	(3,9)

4. Détails de l'Activité

Les détails des besoins financiers pour l'Activité ont été ventilés selon le niveau auquel les résultats sont définis et mesurés aux fins d'affectation et de gestion opérationnelle des ressources. Pour l'Aviation, se référer aux sous-activités suivantes :

		Page
C.1	Système de navigation aérienne	4-5
C.2	Réglementation aérienne	4-10
C.3	Analyse et promotion de la sécurité aérienne	4-14
C.4	Services des aéronefs	4-16
C.5	Direction et Administration	4-20

C.1 Système de navigation aérienne

Objectif

Assurer la disponibilité et la fiabilité d'un système national de navigation aérienne civile.

Description

Cette sous-activité comprend trois services principaux : le contrôle de la circulation aérienne, les services d'information de vol et les aides à la navigation. Un réseau comprenant 7 centres de contrôle régional, 8 unités de contrôle terminal et 61 tours de contrôle d'aéroport est en place pour assurer des services de contrôle en route ainsi que des départs et des arrivées. Cent onze stations d'information de vol assurent des services d'information de vol. En outre, plusieurs centaines d'aides à la navigation sont là pour aider les pilotes à établir leur position et leur cap au cours de l'étape en route entre les aéroports, ainsi que pour les aider à atterrir et à décoller en toute sécurité. Aux fins du fonctionnement, cette sous-activité remplit trois fonctions principales.

Services de la circulation aérienne : Empêcher les collisions et les abordages et assurer un écoulement rapide, sûr et ordonné de la circulation aérienne.

Services techniques : Assurer la disponibilité et la fiabilité de systèmes de surveillance radar et de communication aux fins du contrôle de la circulation aérienne et des services de sécurité des vols ainsi que d'aides radio à la navigation pour la navigation des aéronefs.

Services à l'aviation : Fournir des plans, des exigences, des politiques, des normes, des procédures, des services d'étalonnage et d'inspection en vol et des services d'information aéronautique afin d'assurer la sécurité et l'efficacité du système de navigation aérienne.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente 77 % des dépenses de fonctionnement totales, 98 % des dépenses en capital et 80 % des années-personnes totales de l'Activité.

Tableau 4-4 : Dépenses nettes (en milliers de dollars et en années-personnes)

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Dépenses de fonctionnement	365 230	368 200	347 632
Dépenses en capital	217 485	189 700	137 638
Contributions	-	160	408
Dépenses totales	582 715	558 060	485 678
Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien	175 462	130 100	114 349
	407 253	427 960	371 329
Années-personnes	5 569	5 742	5 831

Résultats financiers en 1985-1986 : La péremption de 17,7 millions de dollars des dépenses en capital est imputable aux retards des projets, à des soumissions favorables et au gel des dépenses. La sous-utilisation des années-personnes découle du gel de la dotation.

Tableau 4-5 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars et en années-personnes)

	1985-1986					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	347 632	5 831	353 103	5 890	(5 471)	(59)
Dépenses en capital	137 638		155 299		(17 661)	
Contributions	408		1 303		(895)	
Dépenses totales	485 678	5 831	509 705	5 890	(24 027)	(59)
Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien	114 349		108 724		(5 625)	
Net	371 329	5 831	400 981	5 890	(29 652)	(59)

Données sur le rendement et justification des ressources

Dépenses de fonctionnement : Il est prévu que les Services de la circulation aérienne auront besoin de 56 % des dépenses de fonctionnement et de 62 % des ressources humaines prévues pour cette fonction. Les

Services techniques représentent 33 % des dépenses de fonctionnement et 33 % de l'affectation de personnel. Les Services à l'aviation représentent les 11 % restants des dépenses de fonctionnement et 5 % des besoins en personnel.

Tableau 4-6 : Systèmes de navigation aérienne - Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars et en années-personnes)

	Budget des dépenses 1987-1988		Prévu 1986-1987		Réel 1985-1986	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Services de la circulation aérienne						
Contrôle de la circulation aérienne	169 988	2574	171 372	2 652	165 343	2 753
Stations d'information de vol	35 785	857	36 080	884	34 821	892
	205 773	3431	207 452	3 536	200 164	3 645
Services techniques	119 135	1813	120 103	1 869	116 927	1 865
Services à l'aviation	40 322	325	40 645	337	30 541	321
	365 230	5569	368 200	5 742	347 632	5 831

Le tableau 4-7 présente certains des éléments clés qui influent sur les besoins en matière de ressources de fonctionnement de cette sous-activité.

Tableau 4-7 : Éléments clés influant sur les ressources de fonctionnement

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Services de contrôle de la circulation aérienne			
Nombre d'unités de contrôle de la circulation aérienne	76	76	76
Heures directes de service aux usagers	1 854 879	1 857 523	1 832 795
Services d'information de vol et services consultatifs			
Nombre de stations d'information de vol	111	111	111
Heures directes de service aux usagers	1 244 344	1 260 800	1 217 545
Services techniques			
Nombre de systèmes exigeant de l'entretien			
Systèmes de surveillance radar	107	104	103
Aides à la navigation	1 069	1 043	1 029
Systèmes de communication	365	361	354
Services à l'aviation			
Aéroports IFR publics*	214	202	196
Approches aux instruments publiées	648	627	599
Routes aériennes et voies aériennes publiées	187 321	183 946	s.o.

s.o. Données non disponibles pour 1985-1986.

* Les aéroports IFR publics sont les aéroports qui sont agréés et dotés de l'équipement nécessaire pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs selon les Règles de vol aux instruments.

Analyse des dépenses en capital : Le tableau 4-8 fournit une analyse sommaire du Programme d'immobilisations prévu pour 1987-1988. Le principal projet de l'État est le Programme de modernisation et d'automatisation des radars (RAMP). Afin que l'on puisse poursuivre la mise en oeuvre de ce projet, un marché a été adjugé en 1986-1987 pour la cible d'essai pseudo-RSE du radar secondaire de surveillance (PARROT). Le marché afférent au système avertisseur de conflit et de danger dans l'espace aérien (HAW/CA) et à l'Ingénierie des systèmes arrive à son terme. Des marchés supplémentaires pour l'ensemble d'analyse des données radar, la source de temps commun et l'entretien du Cadin/Pinetree sont en cours de préparation pour 1987-1988. Le financement budgétisé pour 1987-1988 est de 138,4 millions de dollars. Se reporter à la Section III, tableau 8-5, pages 8-12 à 8-16 pour des détails sur les projets individuels.

Tableau 4-8 : Sommaire des projets d'immobilisations prévus pour 1987-1988 - Systèmes de navigation aérienne (en milliers de dollars)

	Coût estimatif total	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1987	Budget des dépenses 1987-1988	Besoins des années futures
Restauration d'installations désuètes				
Installations et équipement des Services de la circulation aérienne	862 761	277 304	149 688	435 769
Systèmes de surveillance et d'affichage	11 979	9 232	2 041	706
Systèmes de communication	55 792	9 297	13 619	32 876
Systèmes de navigation aérienne et d'atterrissage	102 394	34 454	21 801	46 139
Aéronefs et avionique	887	248	639	-
Projets divers de moins de 250 000 $	16 349	-	16 349	-
	1 050 162	330 535	204 137	515 490
Accroissement de la capacité pour répondre à la demande accrue				
Installations et équipement des Services de la circulation aérienne	35 905	31 415	3 698	792
Systèmes de surveillance et d'affichage	19 575	16 475	3 061	39
Systèmes de communication	24 125	6 926	6 589	10 610
Systèmes de navigation aérienne et d'atterrissage				
Aéronefs et avionique				
	79 605	54 816	13 348	11 441
	1 129 767	385 351	217 485	526 931

Analyse des recettes : Pour plus de détails sur la nature et le montant des recettes provenant de cette sous-activité, se reporter à la Section III, tableau 8-23, Sommaire des recettes et des coûts récupérés de l'aviation, page 8-45.

C.2 Réglementation aérienne

Objectif

Réglementer et contrôler les activités de l'aviation civile afin d'assurer la sécurité du système national de transport aérien civil.

Description

Cette sous-activité consiste en les fonctions réglementaires suivantes :

- L'élaboration et la promulgation des lois, règlements et normes.
- La certification et le contrôle de la compétence du personnel aéronautique, la navigabilité des aéronefs, la sécurité des installations aéroportuaires et de leur exploitation de même que des opérations des services aériens commerciaux et de tous les autres organismes d'aviation commerciale.
- L'application de la Loi sur l'aéronautique, du Règlement de l'Air et les Ordonnances sur la navigation aérienne, au moyen d'enquêtes et de poursuites.

Sommaires des ressources

Les dépenses de fonctionnement de cette sous-activité représentent 11 % des dépenses totales de fonctionnement et 12 % des années-personnes totales de l'Activité.

Tableau 4-9 : Dépenses nettes (en milliers de dollars et en années-personnes)

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Dépenses de fonctionnement	53 859	51 300	46 121
Dépenses en capital	823	1 400	1 274
Contributions	100	100	91
Dépenses totales	54 782	52 800	47 486
Recettes et coûts récupérés	712	800	655
	54 070	52 000	46 831
Années-personnes	824	828	800

Résultats financiers en 1985-1986 : La péremption de 2,9 millions de dollars des dépenses de fonctionnement est attribuable aux restrictions imposées sur les dépenses discrétionnaires. La surutilisation de 25 années-personnes résulte de l'importance accordée par le Ministère à l'amélioration de la sécurité aérienne.

Tableau 4-10 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars et en années-personnes)

	1985-1986					
	Réel		Budget principal		b Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	46 121	800	49 071	775	(2 950)	25
Dépenses en capital	1 274		1 007		267	
Contributions	91		80		11	
Dépenses totales	47 486	800	50 158	775	(2 672)	25
Recettes et coûts récupérés	655		822		167	
Net	46 831	800	49 336	775	(2 505)	25

Données sur le rendement et justification des ressources

Réglementation aérienne : Le tableau 4-11 illustre la répartition des besoins en ressources de fonctionnement.

Tableau 4-11 : Réglementation aérienne - Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars et en années-personnes)

	Budget des dépenses 1986-1987		Prévu 1985-1986		Réel 1987-1988	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Licences, certification et navigabilité	45 954	727	43 767	730	39 346	696
Lois, normes et mesures d'application	5 119	52	4 877	53	4 386	62
Gestion et administration	2 786	45	2 656	45	2 389	42
	53 859	824	51 300	828	46 121	800

Les principales variables de la charge de travail ayant une incidence sur les dépenses de fonctionnement sont le degré requis de réglementation de chaque composante du système national de transport aérien civil et le rythme de croissance de ces composantes. Le tableau 4-12 en résume l'ampleur.

Tableau 4-12 : Résumé des principales variables de la charge de travail

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Nombre de licences et de permis du personnel en vigueur	86 900	85 100	83 322
Nombre de transporteurs aériens (intérieurs et étrangers)	2 450	2 201	2 001
Nombre d'aéronefs immatriculés	27 205	26 756	26 687
Nombre d'autorisations réglementaires traitées			
. Transactions relatives à une licence	117 035	110 556	107 024
. Homologations de matériels aéronautiques	1 270	1 164	1 140
. Agréments d'organisations	6 618	6 413	s.o.
Nombre d'inspections effectuées			
. Personnel	13 951	13 407	12 833
. Aéronefs	4 155	4 405	s.o.
. Organisations	5 540	4 913	4 684
Nombre de mesures d'application			
. Enquêtes	1 900	1 715	1 675
. Mesures judiciaires et administratives	810	760	724

N.B. Information non disponible pour 1985-1986.

En 1983, les autorités ont apporté des modifications à la réglementation aérienne pour rendre obligatoire l'immatriculation des avions ultra-légers et la délivrance de licences aux pilotes de ces avions. Au 30 novembre 1986, l'Administration avait immatriculé 2 686 avions ultra-légers et au 1ier octobre, 1986, 2 028 licences de pilotes d'avion ultra-léger étaient en vigueur. Étant donné le coût peu élevé d'acquisition et d'utilisation de ces appareils comparativement à celui des aéronefs conventionnels, l'Administration prévoit que cette variable

de la charge de travail augmentera en 1987-1988 et au cours des années à venir. Bien qu'il n'en ait pas encore été tenu compte dans les principales variables de la charge de travail représentées ci-dessus, il existe un nouveau besoin, soit la mise en oeuvre d'un programme, en vertu d'un accord avec Travail Canada, visant à assurer le respect du Règlement du Canada sur l'hygiène et la sécurité au travail dans la mesure où il s'applique à l'équipage de conduite. Ce règlement touche la sécurité en milieu de travail, les heures maximales de travail admissibles et d'autres facteurs qui sont liés tant à la sécurité des équipages de conduite qu'à la sécurité de l'aviation en général.

Recettes : Les frais d'examens et de délivrance de licences (0,7 million de dollars) sont les principales sources de recettes de cette fonction. Pour plus de détails sur les recettes, se reporter à la Section III, tableau 8-23, Sommaire des recettes et des coûts récupérés de l'Activité Aviation, page 8-45.

C.3 Analyse et promotion de la sécurité aérienne

Objectif

Inciter le personnel aéronautique et les utilisateurs d'aéronefs à observer des pratiques et procédures sûres dans toutes les activités de l'aviation.

Description

Cette sous-activité comprend les fonctions suivantes :

- La détection et la définition des manquements à la sécurité aérienne au moyen de la recherche et de l'analyse;
- La diffusion de renseignements pertinents sur la sécurité du personnel de l'aéronautique et aux utilisateurs d'aéronefs (publications sur la sécurité des vols, documents audio-visuels, programmes de sensibilisation, enquêtes sur la sécurité et visites sur les lieux).

Sommaires des ressources

Tableau 4-13 : Dépenses nettes (en milliers de dollars et en années-personnes)

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Dépenses de fonctionnement	3 551	1 900	2 238
Dépenses en capital	50	-	-
	3 601	1 900	2 238
Années-personnes	42	27	32

Résultats financiers en 1985-1986 : Déjà considérée comme faisant partie intégrante de la sous-activité Réglementation aérienne, la sous-activité de l'analyse et de la promotion de la sécurité aérienne a été constituée au milieu de l'année 1986, à la suite d'une réorganisation de la gestion. Étant donné que l'ancien Budget des dépenses n'était pas établi en fonction de cette sous-activité, le tableau 4-14 illustre de façon approximative les ressources dont l'utilisation était prévue en 1985-1986.

Tableau 4-14 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars et en années-personnes)

	1985-1986					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	2 238	32	2 238	32	-	-

Données sur le rendement et justification des ressources

Analyse et promotion de la sécurité aérienne : Le tableau 4-15 illustre la répartition des principaux déterminants de la charge de travail de cette sous-activité. Ce sont les pratiques et les procédures sûres fournies au personnel de l'aéronautique et aux utilisateurs d'aéronefs.

Tableau 4-15 : Sommaire des principales variables de la charge de travail

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Nombre de licences et de permis du personnel en vigueur	86 900	85 100	83 322
Nombre d'utilisateurs d'aéronefs et d'organisations (intérieurs)	2 210	2 150	2 090
Nombre de présentations et d'exposés sur la sécurité	400	350	305
. Nombre de personnes rejointes	25 000	20 000	13 000
% des exposés sur la sécurité effectués par rapport au nombre des exposés demandés	50 %	50 %	51 %
Nombre de recommandations de sécurité, d'avis de sécurité aérienne et d'avis de manquement à la sécurité reçus	290	170	127
. Recommandations du BCSA	500	500	70

C.4 Services des aéronefs

Objectif

Fournir des services d'aéronef à titre de soutien aux opérations du programme de Transports Canada et des autres ministères et organismes du gouvernement fédéral.

Description

Cette sous-activité comprend les fonctions suivantes :

- La fourniture d'aéronefs utilisés à l'appui des opérations du programme de Transports Canada et des autres ministères et organismes du gouvernement fédéral;
- La prestation de services de formation au vol professionnelle aux pilotes de Transports Canada et du Bureau canadien de la sécurité aérienne;
- La prestation de services de formation opérationnelle aux préposés à la maintenance des aéronefs de Transports Canada.

Sommaires des ressources

Les dépenses de fonctionnement de cette sous-activité représentent 8 % des dépenses totales de fonctionnement et 7 % des années-personnes totales de l'Activité.

Tableau 4-16 : Dépenses nettes (en milliers de dollars et en années-personnes)

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Dépenses de fonctionnement	40 098	40 500	41 764
Dépenses en capital	1 561	32 800	68 101
Dépenses totales	41 659	73 300	109 865
Recettes et coûts récupérés	14 971	15 100	12 114
	26 688	58 200	97 751
Années-personnes	460	446	500

Résultats financiers en 1985-1986 : La péremption de 5,2 millions de dollars des dépenses de fonctionnement est attribuable aux restrictions imposées sur les dépenses discrétionnaires, et celle de 25,7 millions de dollars des dépenses en capital, à des retards dans l'exécution des projets et à un taux d'inflation inférieur aux prévisions. La sous-utilisation de 11 années-personnes est imputable au gel de la dotation.

Tableau 4-17 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars)

	1985-1986					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	41 764	500	46 932	511	(5 168)	(11)
Dépenses en capital	68 101		93 775		(25 674)	
Dépenses totales	109 865	500	140 707	511	(30 842)	(11)
Recettes et coûts récupérés	12 114		13 721		1 607	
Net	97 751	500	126 986	511	(29 235)	(11)

Données sur le rendement et justification en ressources

Le tableau 4-18 donne une ventilation des besoins de ressources de fonctionnement.

Tableau 4-18 : Services des aéronefs - Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars et en années-personnes)

	Budget des dépenses 1987-1988		Prévu 1986-1987		Réel 1985-1986	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Utilisation des aéronefs	13 219	67	13 346	65	14 004	98
Entretien	21 503	312	21 722	300	22 348	321
Formation	2 258	29	2 282	29	2 284	29
Gestion et administration	3 118	52	3 150	52	3 128	52
	40 098	460	40 500	446	41 764	500

Les principaux déterminants de la charge de travail des Services des aéronefs comprennent les heures de vol demandées par les divers usagers des aéronefs et le nombre d'aéronefs utilisées. Le tableau 4-19 résume ces principales variables.

Tableau 4-19 : Résumé des principales variables de la charge de travail

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Nombre d'aéronefs	100	101	91
État de service des aéronefs[1]	80,5 %	80,5 %	79,9 %
Nombre d'heures de vol assurées par les aéronefs			
. Navigation aérienne	8 320	8 320	5 583
. Réglementation aérienne	12 390	12 390	15 437
. Service de la Garde côtière canadienne	18 000	18 000	18 169
. Bureau canadien de la sécurité aérienne	2 555	2 555	1 550
. Transport des personnalités[2]	-	-	1 549
Utilisastion (heures) par année et par aéronef			
. Aéronefs à voilure fixe	495	495	482
. Aéronefs à voilure tournante	514	514	505

1. Pourcentage des heures normales de fonctionnement pendant lesquelles les aéronefs sont en état de service.
2. Les responsibilités en matière de transport des personnalités ont été transférées au ministère de la Défense nationale ou cours de 1985-1986.

Dépenses en capital : Le programme d'immobilisations lancé en 1983-1984 comprenait l'achat de 17 avions-citernes CL-215 de Canadair et d'un aéronef Dash 7R de deHavilland au coût estimatif total de 181 millions de dollars. Les aéronefs CL-215 s'ajoutent à la flotte nationale d'avions-citernes relevant du gouvernement fédéral et des provinces et servant à lutter contre les incendies de forêt. Les dépenses totales prévues jusqu'au 31 mars 1987 s'élèvent à 127 millions de dollars, des dépenses de 0,7 million de dollars étant budgétisées pour 1987-1988 pour la réalisation du projet CL-215. Huit aéronefs CL-215 de Canadair ont déjà été livrés, et les neuf autres aéronefs qui doivent être livrés avant avril 1987 compléteront l'engagement du gouvernement fédéral en ce qui concerne la flotte nationale d'avions-citernes CL-215 de Canadair, se reporter à la Section III, tableau 8-5, page 8-16.

Le Dash 7R est utilisé pour effectuer des vols de reconnaissance des glaces pour les besoins de la navigation maritime. Les dépenses totales prévues jusqu'au 31 mars 1987 sont de 40 millions de dollars pour le projet du Dash 7R. L'aéronef Dash 7R de deHavilland a été livré et les fonds restants de 4 millions de dollars pour 1987-1988 ont été transférés au ministère de l'Environnement, de même que la responsabilité de l'utilisation de l'aéronef de reconnaissance des glaces. L'engagement des Services des aéronefs à l'égard de ce projet a donc pris fin.

Le programme d'immobilisations comprenait également des aéronefs de remplacement pour les Services de navigation aérienne aux fins de l'inspection en vol, au coût estimatif total de 58 millions de dollars. Ce projet a été mené à terme en 1986-1987.

C.5 Direction et Administration

Objectif

Assurer la sécurité du système national de transport aérien civil, l'aménagement et l'exploitation du système national de navigation aérienne civile en vue d'assurer la sécurité et l'efficacité des mouvements d'aéronef et concourir à la sécurité et à l'efficience des aéronefs canadiens évoluant dans l'espace aérien international et étranger.

Description

Cette sous-activité consiste en la gestion de l'Activité, notamment la définition de politiques et de priorités, l'élaboration de plans opérationnels et de plans des dépenses en capital et le contrôle des ressources. Elle relève du bureau du Sous-ministre adjoint pour l'Aviation de même que des unités qui assurent le soutien de l'Activité toute entière dans les secteurs fonctionnels suivants : la planification, la gestion des ressources et les services à la direction.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente 2 % des dépenses de fonctionnement et 1 % des années-personnes de l'Activité.

Tableau 4-20 : Dépenses nettes (en milliers de dollars et en années-personnes)

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Dépenses de fonctionnement	11 657	12 300	20 801
Dépenses en capital	910	600	9 572
Subventions et Contributions	650	240	90
Dépenses totales	13 217	13 140	30 463
Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien	773	800	6 872
	12 444	12 340	23 591
Années-personnes	84	101	122

Résultats financiers en 1985-1986 : L'augmentation de 2,6 millions de dollars des dépenses de fonctionnement est attribuable principalement aux honoraires des services professionnels de conseil qui ont été retenus pour la préparation de la défense de la Couronne dans la cause concernant les taxes des services transocéaniques, ainsi qu'aux règlements de réclamations découlant d'accidents aériens. L'écart de 2,7 millions dans les dépenses en capital est attribuable au parachèvement du bureau administratif régional du Québec et découle d'une accumulation de sous-dépenses causées par des retards dans le marché concernant ce projet au cours des années précédentes. Une sous-utilisation de 15 années-personnes résulte du gel de la dotation imposé au milieu de l'exercice financier 1985-1986.

Tableau 4-21 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars)

	1985-1986					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	20 801	122	18 142	137	2 659	(15)
Dépenses en capital	9 572		6 828		2 744	
Subventions et Contributions	90		34		56	
Dépenses totales	30 463	122	25 004	137	5 459	(15)
Recettes et coûts récupérés	6 872		6 815		(57)	
Net	23 591	122	18 189	137	5 402	(15)

Justification des ressources

Dépenses en capital : La somme de 1,7 million de dollars budgétisée pour 1986-1987 comprend des dépenses mineures pour les fournitures et l'équipement de bureau. De cette somme, il est prévu que seulement 0,6 million de dollars sera dépensé. Cette réduction résulte de la réorganisation de la Direction et de l'Administration.

Recettes : Les 6,1 millions de dollars en coûts récupérés pour les services de gestion assurés aux principaux aéroports fédéraux constituent les recettes de cette sous-activité pour 1985-1986. Les services de gestion ont cessé d'être assurés aux principaux aéroports fédéraux à la suite de la réorganisation effectuée en 1986-1987, qui a abouti à la mise en place du Groupe de gestion des aéroports. Pour plus de détails, se reporter à la Section III, tableau 8-23, Recettes et coûts récupérés de l'aviation, page 8-45.

D. Groupe de gestion des aéroports

1. Objectif

Garantir un réseau national facile d'accès et fiable d'aéroports civils sûrs et efficients.

2. Description

Le Groupe de gestion des aéroports est chargé d'élaborer, de maintenir et d'exploiter les services et les installations essentiels aux aéroports civils du Canada, en appliquant une gestion commerciale pour éventuellement atteindre l'autonomie. Les opérations aéroportuaires portent sur la prestation de services aux passagers et aux aéronefs comme le contrôle de sécurité des passagers et des bagages, les services de surveillance, les services de sauvetage et d'extinction des incendies d'aéronef et la maintenance et l'entretien des installations aéroportuaires dont les aérogares, les garages de stationnement, les pistes, les routes et l'équipement mécanique et électrique. Transports Canada exploite 9 grands aéroports et 97 aéroports nationaux, régionaux et locaux.

3. Sommaires des ressources

Les besoins du Groupe de gestion des aéroports représentent environ 22 % de l'ensemble des dépenses du Ministère pour 1987-1988, avant que le Porgramme ne soit crédité des recettes, des coûts récupérés et de la taxe de transport aérien, et 22 % du nombre total d'années-personnes. D'importants éléments de cette Activité sont exploités à même un fonds renouvelable. Les besoins nets en ressources sont résumés par sous-activité au tableau 5-1.

Tableau 5-1 : Besoins nets en ressources de l'activité (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Différence	Pour détails voir page
Principaux aéroports fédéraux	(57 233)	(14 400)	(42 833)	5-5
Aéroports financés par l'État	(21 943)	19 100	(41 043)	5-11
Aéroports développement	21 943	24 300	(2 357)	5-18
	(57 233)	29 000	(86 233)	
Années-personnes	4 669	4 665	4	

Explication de la différence : Les besoins financiers pour 1987-1988 sont de 86.2 millions de dollars inférieurs aux dépenses prévues pour 1986-1987. Cette diminution est attribuable aux facteurs suivants :

	En millions de dollars
• **Dépenses de fonctionnement** : la réduction est attribuable au fait que la Direction et l'Administration n'assurent plus les services de gestion pour cette activité depuis la restructuration, à la suite de laquelle le Groupe de gestion des aéroports a été établi.	(4,1)
• **Dépenses en capital** : la réduction est attribuable aux objectifs de réduction du déficit.	(9,5)
• **Contributions** : la réduction est attribuable aux retards et aux reports survenus au chapitre de la réalisation des projets.	(5,0)
• **Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien** : l'augmentation est attribuable à l'augmentation des taux et de la taxe de transport aérien.	(67,6)

Explication des prévisions pour 1986-1987 : Ces prévisions sont de 1,4 millions de dollars, ou 4,6 %, inférieures au montant du Budget principal des dépenses de 1986-1987 qui était de 30,4 millions de dollars. La différence s'explique par l'augmentation de 4,6 millions de dollars au chapitre des dépenses de fonctionnement, l'augmentation de 4,2 millions de dollars au chapitre des contributions, la réduction de 6,8 millions de dollars au chapitre des recettes et la réduction de 17 millions de dollars au chapitre des dépenses en capital.

Le tableau 5-2 illustre les resources estimatives qui seront affectées et utilisées au titre des sous-activités du Groupe de gestion des aéroports en 1987-1988.

Tableau 5-2 : Dépenses et recettes prévues de l'activité pour 1987-1988 (en milliers de dollars)

	Dépenses					
	Dépenses de fonctionnement	Dépenses en capital	Contributions	Total	Recettes Coûts récupérés et taxe de transport aérien	Besoins nets de ressources
Principaux aéroports fédéraux	286 977	76 577	-	363 554	420 787	(57 233)
Aéroports financés par l'État	188 138	127 423	20 745	336 306	358 249	(21 943)
Aéroports développement	-	2 600	19 343	21 943	-	21 943
	475 115	206 600	40 088	721 803	779 036	(57 233)

Examen des résultats financiers

Tableau 5-3 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars)

	1985-1986		
	Réel	Budget principal	Différence
Principaux aéroports fédéraux	(100 095)	(87 192)	(12 903)
Aéroports financés par l'État	179 363	211 957	(32 594)
Aéroports développement	21 252	21 252*	-
	100 520	146 017	(45 497)
Années-personnes	4 875	4 911	(36)

* Jusqu'au milieu de 1986, les aéroports visant le développement des régions défavorisées faisaient partie de la sous-activité des aéroports financés par l'État. Comme le Budget ne tenait pas compte de cette distinction, le montant indiqué ici pour les aéroports développement a été fixé de façon à égaler celui des ressources réelles utilisées en 1985-1986.

Explication de la différence : Les besoins financiers réels étaient de 45,5 millions de dollars, ou de 31 %, inférieurs à ceux projetés dans le Budget principal de 1985-1986. Cette réduction s'explique comme suit :

	En millions de dollars
• **Dépenses de fonctionnement** : la réduction résulte principalement des restrictions appliquées aux salaires (36 A.-P), aux services publics, aux matériels, aux fournitures, aux services de transport ainsi qu'aux services professionnels et spéciaux, par suite du gel des dépenses discrétionnaires.	(9,9)
• **Dépenses en capital** : la réduction est attribuable à des soumissions avantageuses, à des taux d'inflation inférieurs à ceux prévus, au gel des dépenses ainsi qu'au report de projets.	(7,5)
• **Contributions** : la réduction découle de retards au chapitre de l'approbation et de la mise en oeuvre des projets.	(9,6)
• **Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien** : l'augmentation est en grande partie attribuable à la hausse de la taxe de transport aérien, des taxes d'atterrissage et des taxes générales d'aérogare.	(18,5)

4. Détails de l'activité

Les données sur les besoins en ressources de l'activité ont été ventilées de façon à correspondre au niveau permettant de déterminer et de mesurer les résultats aux fins de l'affectation des ressources et de la gestion opérationnelle. Dans le cas du Groupe de gestion des aéroports, se reporter aux sous-activités suivantes :

		Pages
D.1	Principaux aéroports fédéraux	5-5
D.2	Aéroports financés par l'État	5-11
D.3	Aéroports développement	5-18

D.1 Principaux aéroports fédéraux

Objectif

Garantir aux usagers l'accès à un réseau d'aéroports civils financièrement autonomes.

Description

Aéroports autonomes : La sous-activité des principaux aéroports fédéraux vise les aéroports autonomes faisant partie du Fonds renouvelable des aéroports, lequel constitue une autorisation permanente d'effectuer des paiements à même le Trésor pour le fonds de roulement, les acquisitions d'immobilisations et le financement temporaire des déficits accumulés dans le cas des aéroports approuvés par le Conseil du Trésor. Les coûts globaux de fonctionnement des aéroports participants sont récupérés par l'imposition de taxes et de droits sur les biens et services offerts aux usagers des aéroports et grâce aux recettes tirées des concessions et à la contribution provenant de la taxe de transport aérien.

Liste des aéroports : Cette sous-activité comprend les 9 plus grands aéroports du Canada, soit ceux de Halifax, Montréal-Mirabel, Montréal-Dorval, Toronto, Ottawa, Winnipeg, Calgary, Edmonton et Vancouver.

Dépenses de fonctionnement : L'exploitation des aéroports comprend deux tâches principales : la prestation de services aéroportuaires aux passagers et aux aéronefs et l'entretien et la réparation des installations aéroportuaires. La sécurité et la surveillance, ainsi que les services de sauvetage et d'extinction des incendies d'aéronef sont parmi les plus importants services aéroportuaires.

Les installations aéroportuaires qui nécessitent un entretien et des réparations comprennent toute une gamme de bâtiments (par exemple : les aérogares, les hangars de stationnement, les bâtiments d'entretien et les autres bâtiments auxiliaires), les structures de surface (par exemple : les pistes, les voies de circulation, les aires de trafic, les routes et les parcs de stationnement), les systèmes mécaniques et électriques ainsi que diverses pièces d'équipement fixes et mobiles. Les coûts d'entretien et de réparation de ces installations comprennent, entre autres, les coûts des services publics, de l'entretien des bâtiments, du déneigement et des réparations.

Sommaires des ressources

Les dépenses afférentes à cette sous-activité représentent 60 % des dépenses de fonctionnement, 37 % des dépenses en capital, 77 % des recettes et des coûts récupérés, 25 % des recettes réparties provenant de la taxe de transport aérien et 41 % des années-personnes du Groupe de gestion des aéroports.

Tableau 5-4 : Dépenses nettes (en milliers de dollars et en années-personnes)

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Dépenses de fonctionnement	286 977	287 500	273 597
Dépenses en capital	76 577	89 800	102 642
Dépenses totales	363 554	377 300	376 239
Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien	420 787	391 700	476 334
Besoins nets en ressources (fournies)	(57 233)	(14 400)	(100 095)
Années-personnes	1 900	1 833	1 872

On trouvera à la section III - Renseignements complémentaires, pages 8-36 et 8-37 tableaux 8-13, 8-14 et 8-15 et pages 8-36 et 8-37, tableaux 8-19, 8-20 et 8-21, pages 8-41 et 8-42 des états récapitulatifs de l'utilisation projetée des crédits du fonds renouvelable et des profits ou des pertes enregistrés par chaque aéroport.

Résultats financiers en 1985-1986 : Le rendement financier des principaux aéroports fédéraux en 1985-1986 a été meilleur que les prévisions du Budget principal. En premier lieu, le total des recettes, des coûts récupérés et de la taxe de transport aérien a dépassé les prévisions de 16,5 millions, principalement en raison de l'augmentation des taux. Les dépenses en capital réelles ont été de 9,5 millions de dollars supérieures à celles prévues dans le Budget principal. Toutefois, les dépenses de fonctionnement et d'entretien, qui ne comprennent pas l'amortissement, l'intérêt sur le capital et sur les services offerts et reçus sans frais, ont été de 5,9 millions de dollars inférieures aux dépenses prévues, par suite des restrictions appliquées aux dépenses discrétionnaires. Par conséquent, l'excédent net de caisse dans le Fonds renouvelable a été de 12,9 millions de dollars supérieur au montant prévu dans le Budget principal. En raison du gel de la dotation, le nombre d'années-personnes a été réduit de 76 par rapport aux prévisions. Se raporter au tableau 5-5.

Tableau 5-5 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars)

	1985-1986					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	273 597		279 509		(5 912)	
Dépenses en capital	102 642		93 086		9 556	
Dépenses totales	376 239	1 872	372 595	1 948	3 644	(76)
Recettes - Coûts récupérés et taxe de transport aérien	476 334		459 787		16 547	
	(100 095)	1 872	(87 192)	1 948	(12 903)	(76)

Données sur le rendement et justification des ressources

Dépenses : Le tableau 5-6 contient une ventilation des prévisions sur les dépenses de fonctionnement des principaux aéroports fédéraux pour l'exercice 1987-1988. Les dépenses comprennent aussi les frais pour les services de contrôle de la circulation aérienne assurés à proximité immédiate de chaque aéroport par l'activité Aviation. Les frais relatifs aux services de gestion et de soutien spécialisés représentent les coûts récupérés par les aéroports financés par l'État au chapitre des services de gestion, de commercialisation, d'administration, d'architecture, de génie et des autres services de soutien technique qui sont fournis à cet élément. (Pour plus de détails concernant ces frais et les frais de contrôle de la circulation aérienne, se reporter à la page 8-44).

Tableau 5-6 : Principaux aéroports fédéraux - État récapitulatif des dépenses (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1987-1988		Prévu 1986-1987		Réel 1985-1986	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Exploitation des aéroports						
Services aéroportuaires	55 703	462	58 304	445	47 324	433
Entretien et réparation des installations	80 788	1 024	84 560	988	82 329	1 037
Services de gestion, d'administration et autres services de soutien spécialisé	22 767	414	23 830	400	21 251	402
	159 258	1 900	166 694	1 833	150 904	1 872
Autres coûts et frais						
Frais de contrôle de la circulation aérienne	68 185		61 201		52 676	
Services de gestion et de soutien spécialisés	38 225		38 296		43 150	
Subventions tenant lieu de taxes	21 309		21 309		25 954	
Intérêts	-		-		913	
	127 719		120 806	-	122 693	-
	286 977	1 900	287 500	1 833	273 597	1 872

Deux des grands facteurs influant sur les coûts de fonctionnement des aéroports sont les heures d'ouverture des aéroports pour les besoins du public voyageur et des transporteurs aériens ainsi que l'ampleur et la nature des installations à entretenir pour l'arrivée et le départ des aéronefs et pour les voyageurs. Le tableau 5-7 illustre les principaux déterminants de la charge de travail.

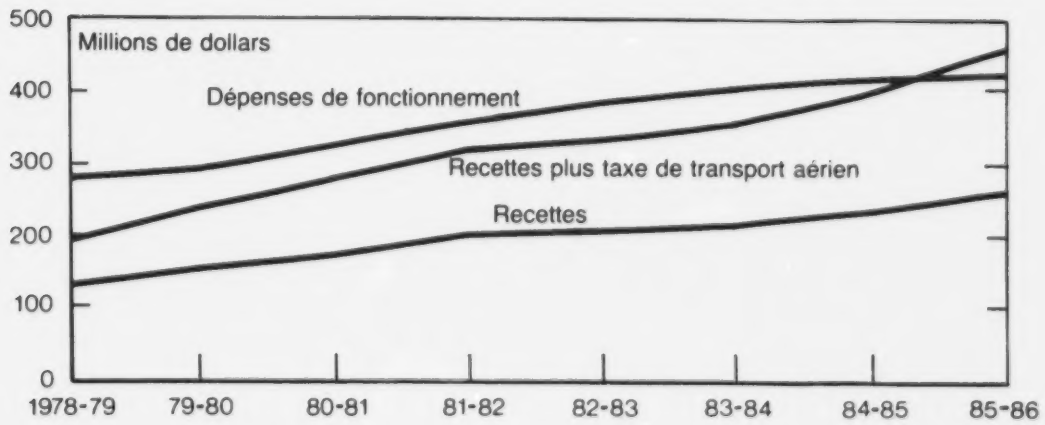
Tableau 5-7 : Résumé des principaux déterminants de la charge de travail

	Budget des dépenses 1987-1988		Prévu 1986-1987		Réel 1985-1986	
Total des heures d'ouverture publiées	78 840		78 840		78 840	
Total des heures d'ouverture	70 080		63 860		67 802	
	Nbre	Superficie (en milliers de mètres carrés)	Nbre	Superficie (en milliers de mètres carrés	Nbre	Superficie (en milliers de mètres carrés)
Aérogares	11	592,7	11	589,0	11	589,0
Surfaces côté piste		11 391,6		11 513,7		11 513,7

Analyse des recettes : Le tableau 5-8 illustre dans quelle mesure cet élément, qui regroupe les 9 plus grands aéroports du Canada, est réellement parvenu à atteindre son objectif de récupération complète des coûts pour la période de huit ans se terminant le 31 mars 1986.

Les coûts sont une approximation de ce que doit normalement assumer un exploitant commercial. En conséquence, les dépenses indiquées au tableau 5-6 ont été rajustées et tiennent compte des intérêts sur le montant total de l'investissement du gouvernement, mais non du coût estimatif des services offerts sans frais aux aéronefs gouvernementaux et militaires. Pour plus de détails sur les principales sources de recettes et de coûts récupérés, se reporter à la page 8-43.

Tableau 5-8 : Récupération des coûts par les principaux aéroports fédéraux



Analyse des dépenses en capital : Le tableau 5-9 donne une analyse sommaire du programme des immobilisations prévues pour 1987-1988. Pour une ventilation par projet, se reporter à la section III, tableau 8-5, pages 8-17 à 8-19.

Tableau 5-9 : Sommaire des projets d'immobilisations prévus pour 1987-1988, Principaux aéroports fédéraux (en milliers de dollars)

	Coût estimatif total	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1987	Budget des dépenses 1987-1988	Besoins des années futures
Restauration d'installations désuètes				
Aérogares et installations connexes	92 580	64 369	19 383	8 828
Aires de manoeuvre des aéronefs	43 265	10 243	22 368	10 654
Services aéroportuaires d'urgence	5 560	3 662	1 898	-
Travaux divers de moins de 250 000 $	19 600	-	19 600	-
	161 005	78 274	63 249	19 482
Accroissement de la capacité pour répondre à la demande				
Aérogares et installations connexes	55 889	37 121	13 328	5 440
	216 894	115 395	76 577	24 922

D.2 Aéroports financés par l'État

Objectifs

Garantir la prestation d'un réseau d'aéroports civils, sous réserve que la demande soit suffisamment élevée pour permettre la récupération d'un pourcentage prédéterminé des coûts de fonctionnement annuels du réseau.

Description

Aéroports exploités par Transports Canada : Cette sous-activité comporte l'exploitation de 97 aéroports, y compris les aéroports exploités par des transporteurs aériens, comme ceux de St. John's, Gander, Charlottetown, Sydney, St. John, Fredericton, Moncton, Québec, London, Windsor, Thunder Bay, Regina, Saskatoon, Victoria, Whitehorse et Yellowknife. Sont également compris certains petits aéroports commerciaux, comme ceux de Prince George, Lethbridge et Yarmouth, ainsi que des aéroports destinés à l'aviation générale, comme ceux de Pitt Meadows, près de Vancouver et de Springbank, près de Calgary. Les activités des aéroports exploités par des transporteurs aériens se comparent à celles des principaux aéroports fédéraux. La plupart des aéroports de cette sous-activité desservent les régions les moins peuplées et les plus isolées du pays; aussi comptent-ils beaucoup moins de mouvements d'aéronefs et de passagers générateurs de recettes. Le gouvernement assume les dépenses non récupérables qui sont requises pour maintenir la capacité du système et la qualité du service à un niveau adéquat dans tout le pays. (Pour une description de la nature des activités, se reporter à la page 5-5).

Aéroports exploités par d'autres parties : Cette sous-activité comprend également une aide financière en capital aux aéroports régionaux et locaux exploités par d'autres paliers de gouvernement.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente 40 % des dépenses totales de fonctionnement de l'activité, 62 % des dépenses en capital, 52 % des contributions, 23 % des recettes et des coûts récupérés, 75 % des recettes réparties provenant de la taxe de transport aérien et 59 % du nombre d'années personnes affectées au Groupe de gestion des aéroports.

Tableau 5-10 : Dépenses nettes (en milliers de dollars et en années-personnes)

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Aérports exploités par Transports Canada			
Dépenses de fonctionnement	188 138	191 800	183 525
Dépenses en capital	127 423	121 800	121 405
	315 561	313 600	304 930
Aéroports exploités par d'autres parties			
Contributions	20 745	25 300	20 238
Dépenses totales	336 306	338 900	325 168
Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien	358 249	319 800	145 805
	(21 943)	19 100	179 363
Années-personnes	2 769	2 832	3 003

Résultats financiers en 1985-1986 : Le rendement financier pour cette sous-activité a été supérieur aux prévisions du Budget principal. Tout d'abord, il y a eu une augmentation de l'ordre de 2 millions de dollars au chapitre des recettes, des coûts récupérés et de la taxe de transport aérien, attribuable en grande partie à l'augmentation des taux. Cette augmentation ainsi que la réduction de 17 millions de dollars des dépenses en capital, découlant principalement de soumissions avantageuses, de taux d'inflation inférieurs aux prévisions, du gel des dépenses et des coûts de projets inférieurs à ceux prévus, et la réduction de 4 millions de dollars des dépenses de fonctionnement, attribuable au gel des dépenses discrétionnaires, ont entraîné une différence de 23 millions de dollars. Par ailleurs, des retards dans l'approbation et la mise en oeuvre des projets ont fait que 9,6 millions de dollars n'ont pas été utilisés au chapitre des contributions. La sur-utilisation des années-personnes est attribuable à la réalisation du programme d'immobilisations. Un résumé des données sur le rendement figure au tableau 5-11.

Tableau 5-11 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars et en années-personnes)

	1985-1986					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	183 525		187 444		(3 919)	
Dépenses en capital	121 405		138 476		(17 071)	
Contributions	20 238		29 854		(9 616)	
Dépenses totales	325 168	3003	355 774	2963	(30 606)	40
Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien	145 805		143 817		(1 988)	
	179 363	3003	211 957	2963	(32 594)	40

Données sur le rendement et justification des ressources

Aéroports exploités par Transports Canada : Le tableau 5-12 résume les dépenses au chapitre de l'exploitation des aéroports, les dépenses totales au titre des services de soutien pour l'ensemble de l'activité, qui sont planifiées et contrôlées par cette sous-activité, ainsi que le montant des coûts récupérés auprès des principaux aéroports fédéraux pour ces services de soutien. Au tableau 5-13 figure un résumé des principaux déterminants de la charge de travail qui influent sur l'exploitation des aéroports.

Tableau 5-12 : Aéroports financés par l'État et exploités par Transports Canada – Dépenses de fonctionnement brutes (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1987-1988		Prévu 1986-1987		Réel 1985-1986	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Exploitation des aéroports						
Services aéroportuaires	41 585	605	42 395	619	37 150	633
Entretien et réparation des installations	82 847	1 039	84 460	1 063	82 579	1 136
	124 432	1 644	126 855	1 682	119 729	1 769
Services de soutien généraux						
Services de soutien à l'architecture et au génie	19 721	425	20 105	434	19 765	475
Gestion et administration	36 144	579	36 847	592	36 845	630
Autres	7 841	121	7 993	124	7 186	129
	63 706	1 125	64 945	1 150	63 796	1 234
Dépenses totales	188 138	2 769	191 800	2 832	183 525	3 003
Coûts récupérés auprès des principaux aéroports fédéraux	38 764		38 300		37 597	

Tableau 5-13 : Résumé des principaux déterminants de la charge de travail

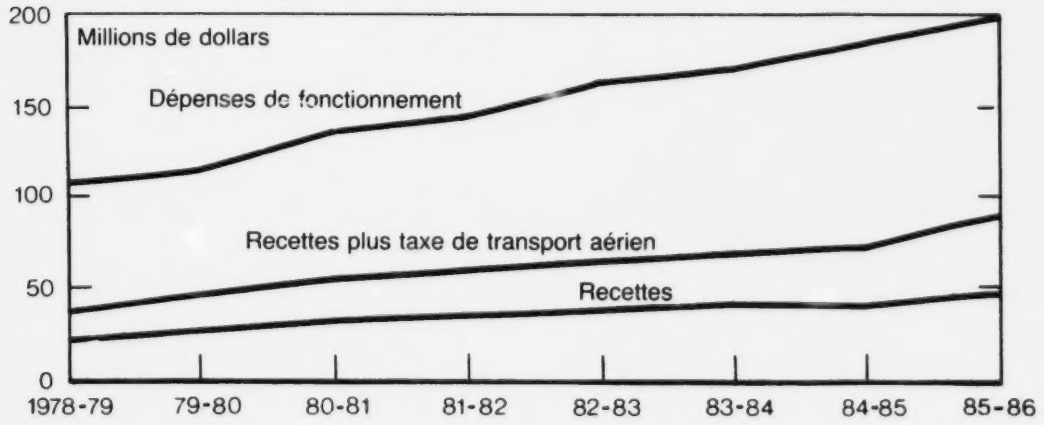
	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Total des heures d'ouverture publiées	273 020	293 854	293 854
Total des heures d'ouverture	267 560	271 771	285 445

	Nbre	Superficie (en milliers de mètres carrés)	Nbre	Superficie (en milliers de mètres carrés)	Nbre	Superficie (en milliers de mètres carrés)
Aérogares	84	135,1	89	165,5	89	165,7
Surfaces côté piste		21 990,0		22 666,8		22 662,8

Le tableau 5-14 évalue dans quelle mesure les aéroports financés par l'État et exploités par Transports Canada récupèrent leurs coûts de fonctionnement. Par conséquent, les dépenses de fonctionnement indiquées au tableau 5-12 sont rajustées de manière à ce qu'elles tiennent compte des frais généraux imputés au fonds renouvelable.

Une déduction est faite pour le coût estimatif des services offerts aux aéronefs gouvernementaux et militaires. (La méthode utilisée est la même que pour les principaux aéroports fédéraux.) Les coûts des services de controle terminal sont exclus.

Tableau 5-14 : Réçupération des coûts - Aéroports financés par l'État et exploités par Transports Canada



Analyse des dépenses en capital : Le tableau 5-15 comprend une analyse sommaire du programme d'immobilisations prévu pour 1987-1988. Pour une ventilation par projet, se reporter à la section III, tableau 8-5, pages 8-20 à 8-25.

Tableau 5-15 : Sommaire des projets d'immobilisations prévus pour 1987-1988 - Aéroports financés par l'État et exploités par Transports Canada (en milliers de dollars)

	Coût estimatif total	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1987	Budget des dépenses 1987-1988	Besoins des années futures
Restauration d'installations désuètes				
Aérogares et installations connexes	31 913	13 878	14 108	3 927
Aires de manoeuvre des aéronefs	61 879	7 432	41 447	13 000
Bâtiments et matériel d'entretien	15 409	5 482	5 934	3 993
Services aéroportuaires d'urgence	27 236	6 076	19 160	2 000
Travaux divers de moins de 250 000 $	26 384	-	26 384	-
	162 821	32 868	107 033	22 920
Accroissement de la capacité pour répondre à la demande				
Aérogares et installations connexes	41 561	20 743	9 392	11 426
Aires de manoeuvre des aéronefs	130 397	121 029	9 368	-
Bâtiments et matériel d'entretien	3 517	2 011	1 506	-
Services aéroportuaires d'urgence	718	63	124	531
	176 193	143 846	20 390	11 957
	339 014	176 714	127 423	34 877

Aéroports exploités par d'autres parties : Cette sous-activité prévoit en outre une aide financière aux aéroports régionaux et locaux exploités par des municipalités et par d'autres parties. Le tableau 5-16 résume les contributions prévues au chapitre du fonctionnement et l'apport en capital.

Tableau 5-16 : Aéroports exploités par d'autres parties - Contributions (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Contributions au chapitre du fonctionnement	11 350	14 657	12 201
Apport en capital	9 395	10 643	8 037
	20 745	25 300	20 238

D.3 Aéroports développement

Objectif

Garantir la prestation d'un réseau d'aéroports civils de façon à répondre aux projets de développement socio-économique du gouvernement du Canada (et à rompre l'isolement).

Description

Cette sous-activité comprend les petits aéroports situés sur la côte du Labrador et à Terre-Neuve, les aéroports visés par le programme de développement du Nouveau-Québec (Inuit) ainsi que les aéroports desservant les régions peu peuplées et isolées du pays dans les Territoires du Nord-Ouest et dans le Territoire du Yukon. Le gouvernement assume les frais engagés pour maintenir la capacité du système et la qualité du service à un niveau adéquat dans tout le réseau.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente 1 % des dépenses en capital et 48 % des contributions du Groupe de gestion des aéroports. Ces dépenses sont résumées au tableau 5-17.

Tableau 5-17 : Dépenses nettes (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Dépenses de fonctionnement		-	960
Dépenses en capital	2 600	4 500	2 300
	2 600	4 500	3 260
Contributions au chapitre du fonctionnement	5 555	7 300	6 693
Apport en capital	13 788	12 500	11 299
	19 343	19 800	17 992
Besoins nets en ressources	21 943	24 300	21 252

Résultats financiers en 1985-1986 : Les aéroports qui visent le dévelopement des régions défavorisées faisaient auparavant partie des aéroports financés par l'Etat. Ces aéroports ont été inclus dans une sous-activité distincte au milieu de 1986. Comme le Budget principal précédent ne tenait pas compte de cette distinction, les montants indiqués pour le budget principal au tableau 5-18 ont été fixés de façon à égaler ceux des ressources utilisées en 1985-1986.

Tableau 5-18 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars)

	1985-1986		
	Réel	Budget principal	Différence
Dépenses de fonctionnement	960	960	-
Dépenses en capital	2 300	2 300	-
Contributions	17 992	17 992	-
	21 252	21 252	-

Le tableau 5-19 résume la partie de la sous-activité Aéroports développement qui reçoit un apport en capital.

Tableau 5-19 : Résumé de l'apport en capital

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Aéroports du Labrador et de Terre-Neuve	2 517	6 422	8 606
Aéroports du Nouveau-Québec pour les Inuits	11 271	6 078	2 693
	13 788	12 500	11 299

Analyse des dépenses en capital : Le tableau 5-20 présente une analyse sommaire du programme d'immobilisations prévues pour 1987-1988. Pour une ventilation par projet, se reporter à la Section III, tableau 8-5, page 8-25.

Tableau 5-20 : Sommaire des projets d'immobilisations prévus pour 1987-1988 - Aéroports développement

	Coût estimatif total	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1987	Budget des dépenses 1987-1988	Besoins des années futures
Restauration d'installations désuètes				
Aires de manoeuvre des aéronefs	6 253	227	**2 043**	3 983
Accroissement de la capacité pour répondre à la demande				
Aérogares et installations connexes	898	886	**12**	-
Aires de manoeuvre des aéronefs	3 676	2 685	**545**	446
	4 574	3 571	**557**	446
	10 827	3 798	**2 600**	4 429

E. Surface

1. Objectif

Contribuer à accroître la sécurité des Canadiens qui utilisent l'infrastructure des transports de surface ou qui sont visés par elle.

2. Description

Les activités relatives aux Transports de surface sont l'élaboration, la mise en oeuvre et le contrôle des politiques et des programmes concernant la sécurité routière et ferroviaire, la réglementation des véhicules automobiles et le transport des marchandises dangereuses, ainsi que l'élaboration et le maintien des plans et des modalités à suivre pour les modes de transport de surface dans les situations d'urgence nationales.

3. Sommaires des ressources

L'activité Transports de surface représente environ 1.8 % du total des dépenses du Ministère pour 1987-1988, et 1.3 % du total des années-personnes.

Tableau 6-1 : Besoins nets en ressources par activité (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Différence	Détails aux pages
Planification d'urgence et des opérations - Surface	259	226	33	6-4
Sécurité ferroviaire	9 476	10 896	(1 420)	6-6
Transport des marchandises dangereuses	13 680	10 059	3 621	6-9
Sécurité routière et réglementation automobile	16 268	16 414	(146)	6-13
Direction et administration	1 171	2 450	(1 279)	6-19
	40 854	40 045	809	
Activités du Ministère Années-personnes autorisées	278	275	3	

Explication de la différence : Il n'y a eu aucune différence nette importante entre les dépenses envisagées pour 1987-1988 et les dépenses prévues de 1986-1987. Toutefois, les postes suivants devraient être pris en note :

	En millions de dollars
• Augmentation du nombre de contrats de services professionnels - Transport des marchandises dangereuses	3,2

	En millions de dollars
• Diminution à cause de l'achèvement des travaux de la Commission d'enquête sur collision de Hinton	(1,1)
• Diminution du nombre de projets de construction de croisements étagés	(1,8)

Explication des prévisions de 1986-1987 : Les prévisions de 1986-1987 sont de 12,5 millions de dollars ou 24 % inferieure au Budget principal 1986-87 de 52,6 millions de dollars. La différence s'explique par les principaux postes suivants :

Budgétaire - Activités du Ministère

Dépenses de fonctionnement :

• diminution du nombre de contrats de services professionnels	(1,4)
• augmentation due aux travaux de la Commission d'enquête sur la collision de Hinton	1,1

Subventions et contributions :

• diminution due à la modification du projet de déplacement de voies ferrées de Regina	(13,6)
• augmentation du nombre de projets de construction de croisements étagés exécutés à même les fonds du Ministère	2,4
• diminution à cause de la cession à la Commission canadienne des transports (CCT) du projet de modification du tracé ferroviaire de Fort Saskatchewan	(1,0)

Examen des résultats financiers

Tableau 6-2 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars)

	1985-1986		
	Réel	Budget des dépenses principal	Différence
Planification d'urgence et des opérations - Surface	127	224	(97)
Sécurité ferroviaire	10 226	16 678	(6 452)
Transport des marchandises dangereuses	6 166	5 452	714
Sécurité routière et réglementation automobile	14 893	14 219	674
Direction et administration	2 156	1 931	225
	33 568	38 504	(4 936)
Années-personnes autorisées	249	233	16

Explication de la différence : Les besoins financiers réels ont été de 4,9 millions de dollars, soit 13 % de moins que ceux qui étaient prévus dans le Budget des dépenses principal de 1985-1986. Les causes principales de cette diminution sont les suivantes :

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
Dépenses de fonctionnement :	
• création de la Commission d'enquête sur la collision de Hinton	0,2
• besoins accrus dans les domaines de la sécurité automobile et du transport des marchandises dangereuses	1,3
Subventions et contributions :	
• diminution à cause de la modification des projets de déplacement de voies ferrées de Regina et de Victoriaville	(6,4)
Années-personnes :	
• établissement des bureaux régionaux de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses	16 A-P

4. Details de l'activité :

Le détail des besoins en ressources de l'activité est présenté de façon à correspondre au niveau auquel les résultats sont déterminés et mesurés aux fins de l'affectation des ressources et de la gestion des activités. Dans le cas des Transports de surface, veuillez faire référence aux sous-activités suivantes :

		Pages
E.1	Planification d'urgence et des opérations - Surface	6-4
E.2	Sécurité ferroviaire	6-6
E.3	Transport des marchandises dangereuses	6-9
E.4	Sécurité routière et réglementation automobile	6-13
E.5	Direction et administration	6-19

E.1 Planification d'urgence et des opérations - Surface

Objectif

L'élaboration de plans et de modalités d'urgence, ainsi que la création d'organismes et l'implantation d'installations devant permettre de les exécuter ou de les suivre, pour assurer l'exploitation efficace et rentable des services de chemin de fer, de traversier et de transport routier, ainsi que des installations afférentes, indispensables au réseau de transport national au cours des périodes d'urgence nationale, de tension internationale, ou de guerre.

Description

La Direction de la planification d'urgence et des opérations des transports de surface est chargée d'élaborer et de tenir à jour un large éventail de plans d'urgence et de modalités de fonctionnement qui permettront au gouvernement fédéral de réagir dans des situations d'urgence touchant directement n'importe lequel des modes de transport de surface, ou d'assurer la prestation de services de transport de surface prioritaires. Elle assure également des relations efficaces avec l'OTAN en désignant le chef de la délégation canadienne au Conseil de planification des transports de surface de cette organisation.

Sommaires des ressources

La Direction de la planification d'urgence et des opérations des transports de surface représente 1 % des ressources financières et 2 % des années-personnes de l'activité Surface.

Tableau 6-3 : Dépenses nettes (milliers de dollars et années-personnes)

	Budget des dépenses principal 1987-1988		Prévu 1986-1987		Réel 1985-1986	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Planification d'urgence et des opérations - Surface	259	4	226	4	127	2

Résultats financiers en 1985-1986 : Le retard dans la dotation en personnel de cette fonction a entraîné des économies au chapitre des frais de fonctionnement (0,1 million de dollars).

Tableau 6-4 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars et années-personnes)

	1985-1986					
	Réel		Budget des dépenses principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	(2)
Planification d'urgence et des opérations - Surface	127	2	224	4	(97)	(2)

Données sur le rendement et justification des ressources

Il y aura planification commune en cas d'urgence, de concert avec les ministères et organismes américains et canadiens, ainsi qu'avec l'industrie ferroviaire américaine et canadienne, pour permettre d'élaborer des accords de fonctionnement et des plans et modalités d'urgence, afin d'assurer l'utilisation efficace du transport ferroviaire et de faciliter les mouvements transfrontaliers en temps de crise internationale, ou de guerre.

La Direction de la planification et des opérations des transports de surface participera activement aux travaux des conseils et comités de planification internationaux et de l'OTAN, pour s'assurer que le Canada est en mesure de remplir des engagements résultant des accords qu'il a conclus avec l'OTAN et les États-Unis en matière de prestation des services de chemin de fer, de transport routier et de traversier nécessaires dans des situations d'urgence nationales ou internationales déclarées, ou encore en temps de guerre.

E.2 Sécurité ferroviaire

Objectif

Accroître la sécurité aux passages à niveau.

Description

Cette sous-activité comprend les fonctions suivantes :

Loi sur la sécurité ferroviaire : Élaborer une législation qui augmenterait la sécurité ferroviaire.

Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer : Fournir une aide financière pour la construction de croisements étagés en vertu de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer, et contribuer à réduire le nombre d'accidents ferroviaires.

Sommaires des ressources

La sous-activité Sécurité ferroviaire représente 23 % des ressources financières et 1 % des années-personnes de l'activité Surface. Environ 97 % des fonds qui lui ont été affectés sont des contributions.

Tableau 6-5 : Dépenses nettes (en milliers de dollars et années-personnes)

	Budget des dépenses 1987-1988*		Prévu 1986-1987		Réel 1985-1986	
	$	A-P	$	A-P	$	2
Déplacement de lignes de chemin de fer et contruction de croisements étagés	9 476	2	10 896	3	10 226	2

* Les ressources devant permettre de modifier la Loi sur la sécurité ferroviaire n'ont pas été prises en considération lors de la préparation du Budget des dépenses principal de 1987-1988, car leur cession par la CCF n'a pas encore été approuvée.

Résultats financiers en 1985-1986 : Les dépenses réelles de 1985-1986 ont tenu compte du fait que l'exécution du projet de déplacement de voies ferrées de Regina a été retardée et que les fonds ont par conséquent été réaffectés pour permettre de suivre un nouveau calendrier de travail.

Tableau 6-6 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars et années-personnes)

	1985-1986					
	Réel		Budget des dépenses principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Déplacement de lignes de chemin de fer et contruction de croisements étagés	10 226	2	16 678	2	(6 452)	-

Données sur le rendement et justification des ressources

Déplacement de lignes de chemin de fer et construction de croisements étagés : Le tableau 6-7 précise le financement par genre de projet. Les travaux de déplacement de lignes de chemin de fer visent à promouvoir l'amélioration du milieu urbain et la sécurité, et la construction de croisements étagés assure la protection et le confort du public aux croisements de chemin de fer. L'Opération Gareautrain était un programme d'information visant à sensibiliser les conducteurs aux dangers de ces derniers.

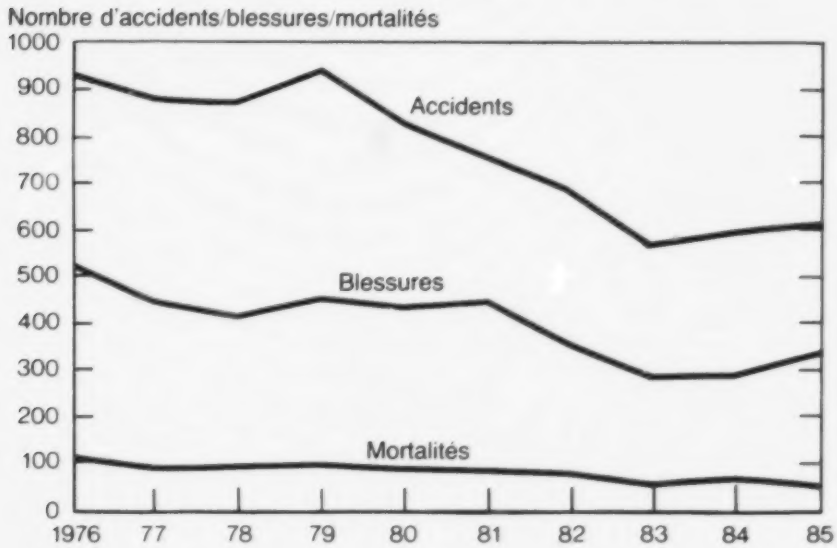
Tableau 6-7 : Répartition des paiements pour le déplacement de lignes de chemin de fer et la construction de croisements étagés (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Déplacement de lignes de chemin de fer de Regina	1 173	-	-
Déplacement de lignes de chemin de fer et construction de croisements étagés	8 000	9 778	9 885
Opération Gareautrain	-	100	100
Modification du tracé de la voie ferrée à Victoriaville	-	700	-
	9 173	10 578	9 985

Les travaux de construction de croisements étagés permettent d'éliminer des passages à niveau dangereux, ce qui accroît invariablement la sécurité. En 1976, le nombre d'accidents survenus à des passages à niveau a été de 923 et il y a eu 108 morts, alors qu'en 1985, il y a eu 605 accidents qui ont provoqué la mort de 58 personnes.

Pendant la même période, le nombre de blessés est tombé de 524 à 336. Le tableau 6-8 indique le nombre d'accidents survenus aux croisements de chemin de fer canadiens, de 1976 à 1985. Nous prévoyons que l'année civile 1986 donnera lieu à d'autres diminutions du nombre de tués. La diminution des taux de mortalité routière aux passages à niveau n'est pas entièrement attribuable au remplacement d'un bon nombre de ces derniers par des croisements étagés, mais résulte également d'autres programmes de sécurité routière fédéraux et provinciaux. Le financement par le gouvernement fédéral d'un programme de construction de croisements étagés et de sécurité d'une valeur de 34 millions de dollars pendant les exercices 1986-1987 à 1990-1991 inclusivement a été approuvé en 1986. Les fonds versés par Transports Ca[illegible]taliseront 13 millions de dollars pendant la période com[illegible]1985-1986 et 1987-1988 inclusivement.

Tableau 6-8 : Accidents aux croisements de chemin de fer canadiens, de 1976 à 1985



E.3 Transport des marchandises dangereuses

Objectif

Instaurer et coordonner un programme de sécurité multimodal et national portant sur le transport des marchandises dangereuses et appliqué par des organismes fédéraux et provinciaux, de façon à améliorer la sécurité au sein d'un marché lucratif et compétitif.

Description

Cette sous-activité comprend les deux fonctions suivantes :

Sécurité dans le transport des marchandises dangereuses : Il s'agit d'élaborer et d'évaluer des règlements et des normes, d'assurer la formation et l'évaluation des inspecteurs, d'exécuter des visites et d'appliquer la Loi sur le transport des marchandises dangereuses.

Efficacité de l'intervention en cas d'accidents : Il s'agit d'instaurer des programmes d'appui permettant de réagir aux accidents mettant en cause des marchandises dangereuses. La sensibilisation à la nécessité d'intervenir en cas d'urgence est favorisée par la tenue de colloques avec des représentants du gouvernement et du secteur privé, en vue de la prestation de secours d'urgence.

Sommaires des ressources

La sous-activité Transport des marchandises dangereuses représente 33 % des ressources financières et 42 % des années-personnes de l'activité Surface.

Tableau 6-9 : Dépenses nettes (en milliers de dollars et années-personnes)

	Budget des dépenses 1987-1988		Prévu 1986-1987		Réel 1985-1986	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Sécurité dans le transport des marchandises dangereuses	9 895	79	7 300	80	4 582	56
Efficacité de l'intervention en cas d'accidents	3 785	38	2 759	35	1 584	20
	13 680	117	10 059	115	6 166	76

Résultats financiers en 1985-1986 :

Bien qu'aucune différence importante n'ait eu lieu entre le rendement financier prévu de 1985-1986 et le rendement réel, les dépenses de fonctionnement ont augmenté de 0,7 million de dollars et il y a eu 16 années-personnes de plus pour permettre d'établir des bureaux régionaux dans l'ensemble du Canada.

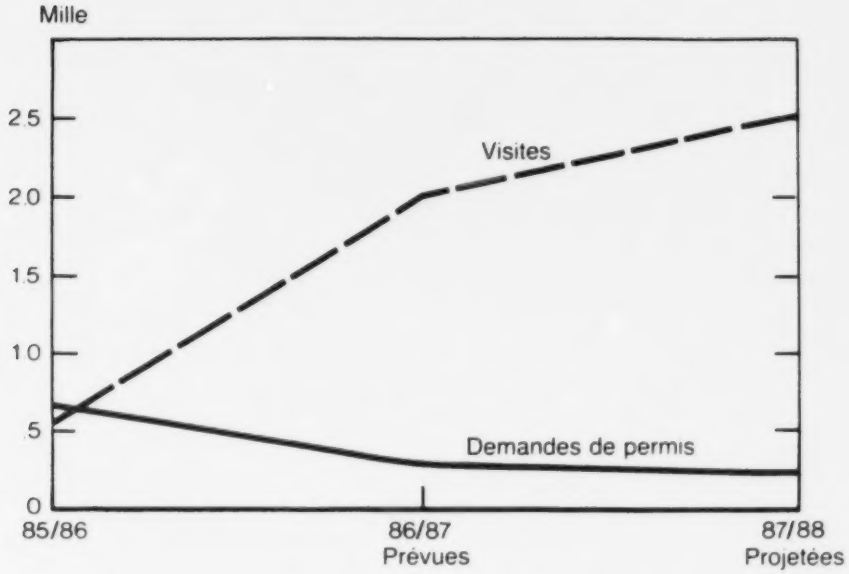
Tableau 6-10 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars et années-personnes)

	1985-1986					
	Réel		Budget des dépenses principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Sécurité dans le transport des marchandises dangereuses	4 582	56	4 052	45	530	11
Efficacité de l'intervention en cas d'accidents	1 584	20	1 400	15	184	5
	6 166	76	5 452	60	714	16

Données sur le rendement et justification des ressources

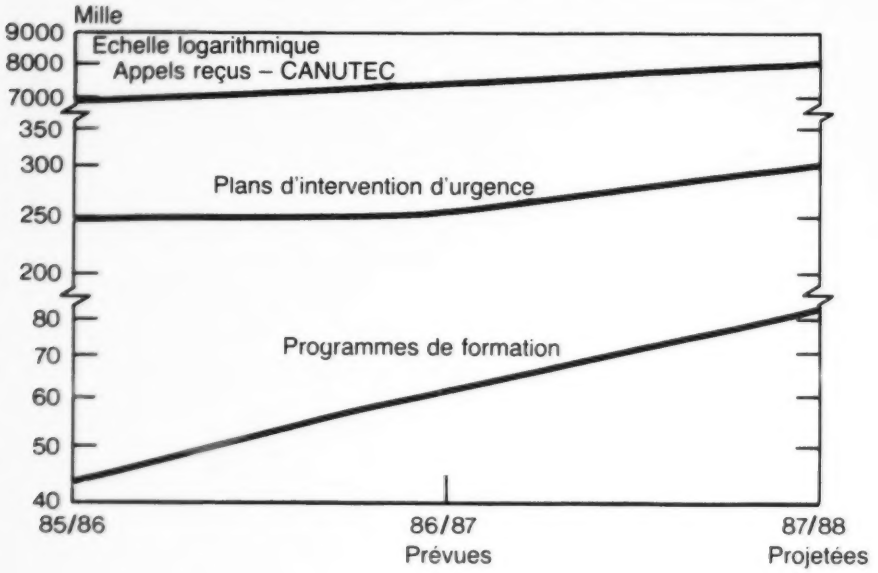
Sécurité dans le transport des marchandises dangereuses : Les modifications apportées au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses visent à en clarifier l'objet, à réduire son incidence économique sur l'industrie et le public, à faciliter le commerce international, et à alléger le fardeau administratif occasionné notamment par la délivrance des permis de dérogation et de niveau équivalent de sécurité. Des modifications supplémentaires portent sur les normes de sécurité visant la fabrication des emballages et des bouteilles à gaz, ainsi que les exigences de sécurité relatives à la manutention, à la demande de transport et au transport des marchandises dangereuses. Pour vérifier l'application et l'observation du Règlement, la Direction générale a 44 inspecteurs et autres employés en poste à Ottawa, et six bureaux régionaux dans l'ensemble du Canada. Les données de rendement prévues et réelles figurent au tableau 6-11.

Tableau 6-11 : Données de rendement - Sécurité dans le transport des marchandises dangereuses



Efficacité de l'intervention en cas d'accidents : CANUTEC fournit 24 heures par jour un service de renseignements et de communication bilingue dans des situations d'urgence ayant trait au transport des marchandises dangereuses. La Direction générale fournit également un service d'information sur les exigences du Règlement, et des programmes de formation du personnel d'intervention d'urgence. Elle examine les plans d'intervention d'urgence (PIU) de l'industrie, prend des dispositions pour assurer l'aide nécessaire dans des cas de danger, et donne des conseils au sujet des mesures correctives à prendre. Des données numériques sur les appels reçus, les plans examinés et les programmes de formation offerts figurent au tableau 6-12.

Tableau 6-12 : Données de rendement - Efficacité de l'intervention en cas d'accidents



E.4 Sécurité routière et réglementation automobile

Objectif

Contribuer à réduire le nombre de morts et de blessés ainsi que les dommages matériels et les effets nocifs sur la santé occasionnés par l'utilisation des véhicules automobiles, et à diminuer la consommation de carburant de ces derniers.

Description

Cette sous-activité comprend les fonctions suivantes :

Sécurité automobile : Rendre plus sécuritaires la conception, la construction et l'exploitation des véhicules automobiles en élaborant, promulguant et appliquant des normes de sécurité rentables et publiquement acceptables pour les véhicules automobiles neufs fabriqués ou importés au Canada, ainsi qu'en faisant l'essai de véhicules et en enquêtant sur des accidents de la route et des plaintes relatives à la sécurité et reçues du public, pour que les défauts dangereux soient corrigés et que des campagnes de rappel soient menées de façon satisfaisante par les constructeurs et les importateurs.

Émissions des véhicules automobiles : Réduire la pollution atmosphérique en s'assurant que les taux d'émission maximums de gaz et de vapeurs des véhicules neufs fabriqués ou importés au Canada ne dépassent pas les taux prévus par les normes d'émission des véhicules actuelles pour les hydrocarbures (2,0 grammes/mille), l'oxide de carbone (25,0 grammes/mille) et les oxides d'azote (3,1 grammes /mille).

Consommation de carburant des véhicules automobiles : Réduire la consommation de pétrole annuelle des véhicules légers en surveillant la consommation de carburant moyenne de tous les véhicules vendus au Canada par chaque constructeur et importateur, et en informant le public des cotes de consommation de carburant de toutes les voitures neuves que les Canadiens peuvent acheter.

Sommaires des ressources

La sous-activité Sécurité routière et réglementation automobile représente 40 % des ressources financières et la moitié (50 %) des années-personnes de l'activité Surface.

Tableau 6-13 : Dépenses nettes (en milliers de dollars et années-personnes)

	Budget des dépenses 1987-1988		Prévu 1986-1987		Réel 1985-1986	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Sécurité automobile	14 543	129	14 754	128	13 318	128
Émissions des véhicules automobiles	928	6	880	6	835	6
Consommation de carburant des véhicules automobiles	797	5	780	5	740	5
	16 268	140	16 414	139	14 893	139

Les recettes proviennent du recouvrement des frais auprès des industries et des autres utilisateurs gouvernementaux du Centre d'essais pour véhicules automobiles. Estimées à 0,1 million de dollars en 1987-1988, elles sont créditées au Trésor et elles ne peuvent pas être utilisées aux fins de cette sous-activité.

Résultats financiers en 1985-1986 : La recherche et le développement accrus relatifs aux initiatives du gouvernement en ce qui a trait aux ensembles de retenue des occupants de véhicules automobiles, aux sièges d'auto pour enfant, à l'éclairage et aux freins des véhicules, ont provoqué un déficit de 0,7 million de dollars.

Tableau 6-14 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars et années-personnes)

	1985-1986					
	Réel		Budget principal des dépenses		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Sécurité automobile	13 318	128	12 619	125	699	3
Émissions des véhicules automobiles	835	6	850	6	(15)	-
Consommation de carburant des véhicules automobiles	740	5	750	5	(10)	-
	14 893	139	14 219	136	674	3

Données sur le rendement et justification des ressources

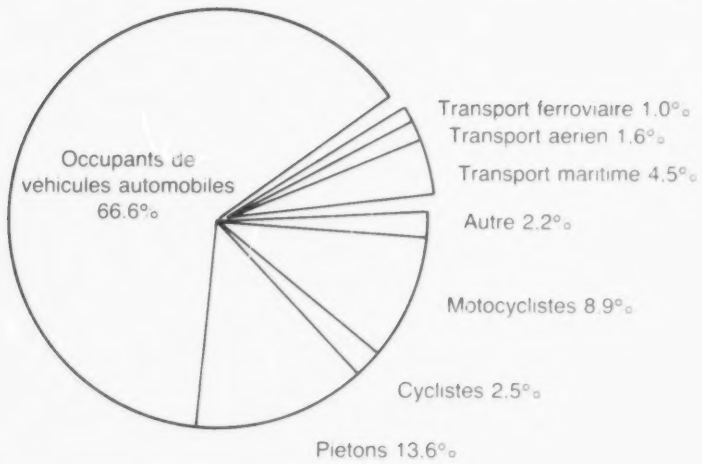
Sécurité automobile : Les recherches et les activités d'élaboration de normes resteront centrées sur l'amélioration de la sécurité automobile, et surtout sur les ensembles de retenue des occupants, les freins et l'éclairage des véhicules, la stabilité des véhicules lourds attelés, et le transport des handicapés. Pour assurer la conformité de l'industrie automobile aux normes de sécurité, il faudra faire l'essai d'environ 100 véhicules (au Centre d'essais pour véhicules automobiles) et 2 500 pièces de véhicule, effectuer des vérifications techniques touchant 700 fabricants ou importateurs, enquêter sur 1 500 plaintes du public et surveiller le déroulement des campagnes de rappel. Environ 1 000 enquêtes détaillées sur des accidents appuieront les recherches et les activités d'élaboration de normes. Des renseignements techniques sur la sécurité routière et la sécurité automobile, de même que sur la consommation de carburant et les émissions des véhicules, seront fournis aux Canadiens.

Des ressources financières totalisant 2 418 000 $ serviront à acheter des véhicules en vue des essais de conformité, ainsi qu'à acheter ou à modifier du matériel d'essai pour le Centre d'essais pour véhicules automobiles.

Des contributions de 87 000 $ en vue de recherches sur les mesures à prendre seront versées à des organismes, des agences, des associations et des institutions qui effectuent des recherches, élaborent ou évaluent des études de problèmes de sécurité routière ou des mesures de prévention des accidents qui influent sur les usagers de la route, les véhicules ou le réseau routier.

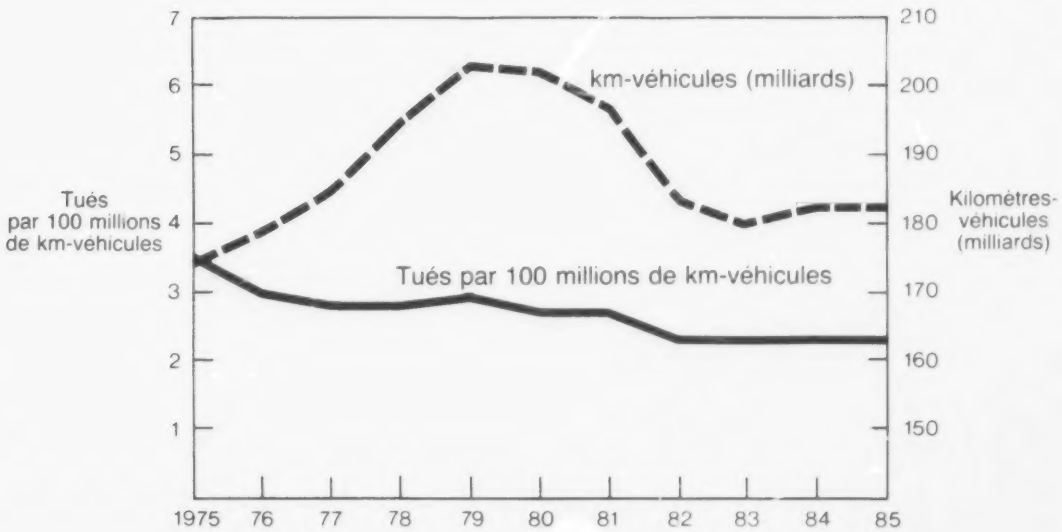
Comme le montre le tableau 6-15, c'est encore sur ce dernier qu'ont lieu 90 % de tous les accidents relatifs aux transports. Grâce aux programmes de sécurité routière de Transports Canada, aux programmes complémentaires des provinces et des territoires, ainsi qu'aux efforts des entreprises, le taux de mortalité routière canadien a diminué de 45 % de 1974 à 1985 (voir le tableau 6-16), surtout à cause de l'accroisement de la sécurité automobile, de la détermination de mesures de sécurité rentables qui ont par la suite été prises par d'autres paliers de gouvernement, et de l'information du public. Les efforts se poursuivront pour améliorer la sécurité automobile et collaborer avec les gouvernements provinciaux pour freiner les augmentations prévues du nombre de morts de la route.

Tableau 6-15 : Pourcentage de morts par mode de transport



D'apres les approximations pour 1985

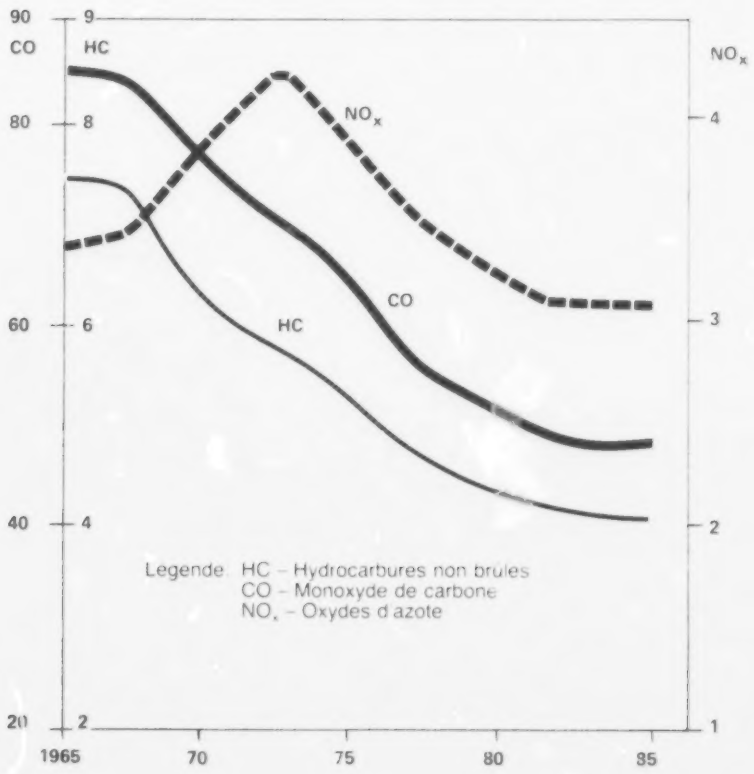
Tableau 6-16 : Nombre de morts annuel par 100 millions de kilomètres-véhicules



Émissions des véhicules automobiles : Les véhicules automobiles sont la principale cause de pollution atmosphérique (de 25 % à 30 %) par les hydrocarbures (HC), l'oxide de carbone (CO) et les oxides d'azote (NO_x) au Canada. Pour réduire ces taux, le Ministère a élaboré des normes relatives aux émissions de polluants atmosphériques, avec la collaboration étroite d'Environnement Canada et d'Énergie, Mines et Ressources Canada. Il achète chaque année des véhicules automobiles dont le nombre et la diversité sont fonction de l'évolution technologique, et en fait l'essai pour voir s'ils sont conformes aux normes anti-pollution en vigueur. De nombreuses études, analyses et consultations du public ont amené le gouvernement à prendre la décision d'annoncer qu'il adoptera des normes anti-pollution plus rigoureuses pour les véhicules automobiles légers, à compter de septembre 1987 pour l'année de modèle 1988. Il envisage actuellement de resserrer également les normes applicables aux poids lourds.

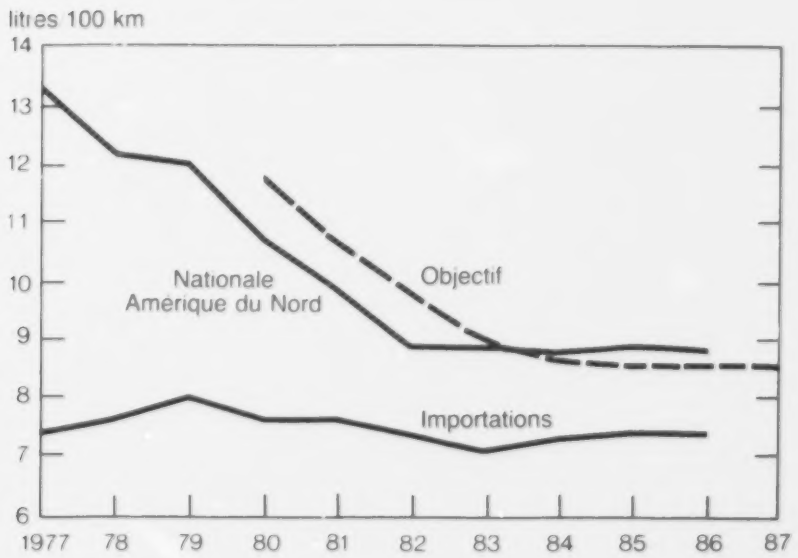
Le tableau 6-17 indique les taux d'émissions nocives prévus, compte tenu du remplacement des anciens véhicules par de nouveaux véhicules satisfaisant aux normes en vigueur.

Tableau 6-17 : Taux d'émissions moyens prévus des véhicules automobiles



Consommation de carburant des véhicules automobiles : Le Canada consomme actuellement environ 1,5 million de barils de pétrole par jour. Environ 30 % de ce pétrole est consommé par des voitures particulières et des camionnettes, et 15 % par des véhicules utilitaires. Depuis 1976, les constructeurs se sont volontairement conformés à un programme visant à réduire la consommation de carburant des voitures de tourisme et des camionnettes neuves vendues au Canada. Pour déterminer et surveiller le degré de conformité assuré par l'industrie automobile, le personnel des Transports de Surface a produit des lignes directrices et des méthodes d'essai normalisées, vérifié les données des constructeurs sur la consommation de carburant, analysé des plaintes du public et mené des enquêtes sur l'étiquetage des véhicules et la transmission au public de données relatives à la consommation. Comme l'indique le tableau 6-18, ces mesures ont contribué depuis 1973 à réduire la consommation de carburant moyenne des voitures neuves au Canada. Le Parlement a adopté en 1982 la Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles, qui n'a jamais été proclamée à cause du succès du programme facultatif d'économie de carburant, qui a permis d'atteindre les objectifs visés.

Tableau 6-18 : Consommation de carburant moyennes des voitures neuves



E.5 Direction et administration

Objectif

Fournir à l'activité la direction et la gestion globale nécessaires, une gestion opportune et efficace des ressources, ainsi que des services d'exécution.

Description

Bureau du Sous-ministre adjoint : Il gère et contrôle les entreprises et les ressources de l'activité, et conseille le Ministre et le Sous-ministre sur les questions relatives aux transports de surface.

Gestion des ressources et Services d'exécution : Les responsabilités principales sont d'établir et de maintenir des fonctions de planification, d'évaluation, de prévision et de contrôle efficaces; de fournir des conseils et des renseignements financiers à la direction; d'assurer des services administratifs et de coordination pour l'exécution de l'activité; d'administrer l'utilisation et l'entretien des voitures ferroviaires de l'État.

Sommaires des ressources

La sous-activité Direction et administration représente 3 % des ressources financières et 5 % des années-personnes de l'activité Transports de surface.

Tableau 6-19 : Dépenses nettes (en milliers de dollars et années-personnes)

	Budget des dépenses 1987-1988		Prévu 1986-1987		Réel 1985-1986	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Bureau du Sous-ministre adjoint	297	3	1 591	3	705	6
Gestion des ressources et Services d'exécution	874	12	859	11	1 451	24
	1 171	15	2 450	14	2 156	30

Résultats financiers en 1985-1986 : Les travaux de la Commission d'enquête sur la collision de Hinton ont entraîné une dépense excédentaire de 0,2 million de dollars.

Tableau 6-20 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars et années-personnes)

	1985-1986					
	Réel		Budget principal des dépenses		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Bureau du Sous-ministre adjoint	705	6	460	6	245	-
Gestion des ressources et Services d'exécution	1 451	24	1 471	25	(20)	(1)
	2 156	30	1 931	31	225	(1)

Données sur le rendement et justification des ressources

Voitures ferroviaires de l'État : En 1959, le ministère des Transports s'est chargé d'assurer un service ferroviaire aux membres de la Famille royale, au Gouverneur général, au Premier ministre, aux membres du Cabinet, aux dignitaires étrangers visitant le Canada, aux membres des comités parlementaires, aux personnes déléguées pour affaires officielles, et aussi, conformément à l'article 292 de la Loi sur les chemins de fer, aux employés de la Commission canadienne des transports. Il fournit à cette fin une rame de deux voitures qui appartient à l'État et qui est utilisée par la Famille royale et le Gouverneur général, ainsi qu'une voiture particulière louée à VIA Rail et mise à la disposition du Premier ministre et des membres du Cabinet. Ce service est doté de trois années-personnes (stewards).

Tableau 6-21 : Résumé des frais d'entretien des voitures ferroviaires de l'État (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1987-1988		Prévu 1986-1987		Réel 1985-1986	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Frais de personnel	108	3	101	3	95	3
Frais d'entretien	60	-	50	-	35	-
	168	3	151	3	130	3

F. Administration du Ministère

1. Objectif

Fournir une direction, des services de gestion et des services globaux à l'appui des composantes modales et des sociétés d'État de Transports Canada pour concourir au développement et au fonctionnement d'un système national de transport sûr et efficace.

2. Description

L'Activité de l'Administration ministérielle fournit une direction et des services de gestion au Ministère et aux sociétés d'État par l'entremise des bureaux du Ministre, du Ministre d'État, du Sous-ministre et du Sous-ministre associé. Le SMA Finances contrôle et dessert l'ensemble du Ministère au chapitre des finances, de la planification et de la programmation, du recouvrement des coûts et de l'évaluation économique, des services administratifs généraux, des systèmes de gestion, des communications et de l'informatique et de la gestion des biens et des services des marchés. Le SMA Personnel contrôle et fournit des services centraux de formation du personnel au Ministère. Citons, parmi les autres services, la vérification interne, la revue et l'évaluation des programmes, les affaires publiques, le contentieux, la sécurité et la sûreté et la planification d'urgence.

3. Sommaires des ressources

L'activité de l'administration du Ministère représente environ 7 % du total des dépenses du Ministère pour 1987-1988 et 13 % du total des années-personnes.

Tableau 7-1 - Besoins nets en ressources pour l'Activité (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Différence	Détails en page
Gestion de l'ensemble du Ministère	24 893	25 675	(782)	7-7
Finances	75 018	82 766	(7 748)	7-11
Personnel	61 826	64 313	(2 487)	7-16
	161 737	172 754	(11 017)	
Recettes				
Finances	3 090	3 090	-	7-11
Personnel	5 237	4 009	1 228	7-16
Activités du Ministère	153 410	165 655	(12 245)	
Paiment à la Corporation Place du Havre Canada	5 220	13 622	(8 402)	
Total	158 630	179 277	(20 647)	
Années-personnes	2 744	2 757	(13)	

Explication de la différence : Pour 1987-1988 les besoins financiers sont inférieurs d'environ 20,7 millions de dollars à ce qui avait été prévu en 1986-1987. Cette diminution est attribuable aux facteurs suivants :

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
Fonctionnement	
• augmentation nette des traitements et salaires suite aux révisions à la hausse	6,2
• diminution des besoins en ressources suite à l'exercice de compression des dépenses	(5,5)
• augmentation des besoins dans le secteur de la sûreté et sécurité du transport	1,8
• abolition du fonds renouvelable des magasins (Finances)	(2,4)
• fermeture du bureau du Secrétariat d'Expo '86 (Gestion globale de l'ensemble du Ministère)	(2,5)
• augmentation au titre du recouvrement des coûts (Personnel)	1,2
Immobilisations	
• diminution des besoins en capital pour la construction du Collège de la Garde côtière à Sydney (N.-É.) (Personnel) et pour le matériel nécessaire à la modernisation des installations de traitement électronique des données (TED) à Ottawa (Ontario) (Finances)	(8,7)
Budgétaire - Sociétés d'État	
• diminution des fonds versés à la Corporation Place du Havre Canada (CPHC) dont les activités ont pris fin.	(8,4)

Explication des prévisions de 1986-1987 : Les prévisions 1986-1987 pour l'administration du Ministère se situent à 102,5 millions de dollars de plus que le Budget des dépenses 1986-87 de 76,8 millions de dollars et ce en raison des principaux facteurs suivants :

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
Fonctionnement	
• Rétablissement des items pour la réduction du déficit affichés temporairement pour cette activité en 1986-1987 seulement	78,2
• rétablissement des économies réalisées au titre du TED par d'autres Activités	6,2
• renforcement des mesures de sécurité	2,2
• exercise global de réduction des dépenses	(3,2)
• augmentation des frais recouvrés par rapport aux prévisions	(1,3)
• transfert d'autres Activités de certaines responsabilités à l'égard de la mise à jour des systèmes et des installations et autres responsabilités diverses	7,3
Immobilisations	
• Mise à jour des installations de traitement électronique des données	6,9
• augmentation des acquisitions de matériel de communication et d'informatique	1,4
• transfert d'autres Activités des besoins en matière de construction et d'équipement	0,4
Budgétaire - Sociétés d'État	
• report des fonds non dépensés en 1985-1986 pour répondre aux besoins de la CPHC	4,4

Examen des résultats financiers

Tableau 7-2 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars)

	1985-1986		
	Réel	Budget principal des dépenses	Différence
Budgétaire			
Gestion de l'ensemble du Ministère	23 973	20 236	3 737
Finances	70 664	65 426	5 238
Personnel	65 250	68 631	(3 381)
	159 887	154 293	5 594
Recettes			
Finances	3 169	3 090	79
Personnel	2 733	2 737	(4)
	5 902	5 827	75
Activités du Ministère	153 985	148 466	5 519
Paiement à la Corporation Place du Havre Canada	55 609	60 609	(5 000)
Total	209 594*	209 075*	519
Années-personnes autorisées	2 862	2 881	(19)

* Ne comprend pas les dépenses et les recouvrements de coûts pour le Fonds renouvelable des magasins.

Explication de la différence : Les besoins financiers réels se sont chiffrés à 0,5 million de dollars de plus que les prévisions du plan original et ce, principalement à cause des facteurs suivants :

	En millions de dollars
• retards dans la mise en oeuvre du programme d'évaluation (Gestion de l'ensemble du Ministère)	(0,7)
• recettes inférieures aux prévisions du fonds renouvelable des magasins à cause du gel des dépenses discrétionnaires (Finances)	1,3
• retards au niveau du développement des systèmes (Finances)	(0,4)

	En millions de dollars
• fléchissement des dépenses de fonctionnement en raison du gel des dépenses et de la dotation en personnel	(2,7)
• nombre inférieur d'élèves inscrits à l'Institut de formation de Transports Canada (Personnel)	(0,5)
• contributions aux provinces pour Expo '86	1,0
• rétablissement des économies réalisées au titre du TED dans d'autres activités	4,7
• prestations de services de coordination de radiodiffusion à titre de Ministère hôte	2,0
• besoins divers de fonctionnement	0,8
• fonds reportés à 1986-1987 pour la Corporation Place du Havre Canada	(5,0)

4. Détails de l'Activité

Les détails des besoins en ressources de l'Activité ont été ventilés en fonction du niveau auquel les résultats sont définis et mesurés aux fins de répartition des ressources et de gestion opérationnelle. Pour l'administration du Ministère, se reporter aux sous-activités :

		Pages
F.1	Gestion de l'ensemble du Ministère	7-6
F.2	Finances	7-10
F.3	Personnel	7-16

F.1 Gestion de l'ensemble du Ministère

Objectif

Dicter les grandes lignes d'orientation à l'intention du personnel de Transports Canada et des sociétés d'État et organismes qui en relèvent pour assurer l'uniformité des initiatives axées sur la réalisation des objectifs du gouvernement fédéral et de Transports Canada; assurer les services de planification des mesures de sécurité et d'urgence, de soutien juridique, d'affaires publiques et de revue et de sécurité pour aider la direction du Ministère à atteindre ses objectifs.

Description

Cette sous-activité englobe les fonctions suivantes :

Les cabinets du Ministre et du ministre d'État : De ces cabinets émanent des directives formulées à l'intention des employés de Transports Canada et des sociétés d'État et organismes du secteur des transports propres à assurer aux Canadiens un système national de transport sûr et efficace.

Bureau du Sous-ministre : Ce bureau supervise l'application des directives du gouvernement et du Ministère et offre au Ministre et à son ministre d'État des conseils en matière de politique.

Planification des mesures de sécurité et d'urgence : Ce service est chargé de toutes les questions de sécurité intéressant le Ministère, fonction qu'il exerce par l'intermédiaire de six bureaux régionaux de la sécurité; il doit en outre assurer la coordination, pour tous les modes, de la planification des interventions en cas d'urgence et veiller aux exercices connexes. De plus, la Direction générale à l'Administration centrale dirige toutes les activités de collaboration avec les autres ministères et organismes d'État touchant la sécurité, le renseignement et la planification d'urgence.

Revue : Ce service est chargé d'effectuer des revues opérationnelles et fonctionnelles, des enquêtes spéciales ainsi que des vérifications des concessions, contributions, organisations, fonctions et systèmes de traitement électronique des données du Ministère, l'evaluation des éléments du programme du Ministère, et, par l'intermédiaire du Conseil d'examen des programmes (CEP), de mettre au défi toutes les propositions entraînant la dépense de ressources.

Affaires publiques : Il incombe à cet organisme d'établir de bonnes communications bilatérales entre le Ministère et ses clients de sorte que le public soit bien informé des activités du Ministère, l'evaluation des éléments du programme du Ministère, et pour s'assurer que ce dernier contribue au transport national. Ce service compte 10 bureaux régionaux en sus de son groupe de l'Administration centrale.

Inspecteur général de la sécurité du transport : Ce bureau centralise la mise en vigueur de la politique, des procédures et pratiques de sécurité au sein du Ministère de même que les enquêtes de ce secteur; il dirige en outre les activités de l'Unité d'enquête sur les accidents maritimes.

Contentieux : Ce service asssure le soutien administratif à dix-sept avocats qui prodiguent des conseils aux gestionnaires de Transports Canada et tient à jour un système d'enregistrement des marchés, des documents et des dossiers de propriétés foncières.

Sommaires des ressources

La sous-activité de la gestion de l'ensemble du Ministère compte pour environ 15,4 % des dépenses brutes et 12,9 % du total des années-personnes de l'activité de l'administration du Ministère.

Tableau 7-3 : Dépenses nettes (en milliers de dollars et années-personnes)

	Budget des dépenses 1987-1988		Prévu		Réel 1985-1986	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Cabinets des Ministres	2 390	35	2 306	35	2 282	33
Bureau du Sous-ministre	900	11	3 262	18	6 093	24
Planification des mesures de sécurité et d'urgence	5 297	67	4 252	53	1 205	16
Revue	7 563	88	7 755	88	7 089	105
Affaires publiques	4 334	65	4 561	62	4 119	71
Sécurité du transport	3 318	54	2 471	46	2 187	41
Contentieux	1 091	34	1 068	33	998	33
	24 893	354	25 675	335	23 973	323

Résultats financiers en 1985-1986: Les différences entre le rendement financier prévu en 1985-1986 et le rendement réel sont attribuables aux coupures des dépenses discrétionnaires qui ont retardé la mise en oeuvre de certains éléments des plans d'évaluation faisant partie du programme de l'Unité d'évaluation (700 milles dollars), à une sous-utilisation des ressources par le Comité consultatif du groupe de travail sur les aéroports (1 million de dollars), au gel de la dotation en personnel et des dépenses discrétionnaires de même qu'au retard de la signature de conventions collectives (3 années-personnes et 300 000 $). En contrepartie de ces réductions, notons certaines augmentations des besoins financiers au titre notamment d'Expo '86 pour la prestation de services de coordination de la radiodiffusion en qualité de Ministère hôte (2 millions de dollars), de l'aide aux provinces (1 million de dollars) et du soutien de la fonction des affaires publiques (3 années-personnes et 200 000 $).

Tableau 7-4 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars)

	1985-1986					
	Réel		Budget des dépenses		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P.
Cabinet des Ministres	2 282	33	1 769	31	513	2
Bureau du Sous-ministre	6 093	24	2 229	23	3 864	1
Planification des mesures de sécurité et d'urgence	1 205	16	1 028	12	177	4
Revue	7 089	105	8 080	105	(991)	-
Affaires publiques	4 119	71	3 956	68	163	3
Sécurité du transport	2 187	41	2 123	39	64	2
Contentieux	998	33	1 051	34	(53)	(1)
	23 973	323	20 236	312	3 737	11

Données sur le rendement et justification des ressources

Planification des mesures de sécurité et d'urgence : La principale fonction de ce groupe est la réduction des risques, laquelle se mesure d'après l'étendue des pertes des biens du Ministère par rapport aux années précédentes. L'implantation du nouveau système national de sûreté de l'aviation civile explique l'augmentation des ressources de cette Unité, qui s'attend par ailleurs à une diminution des pertes de biens sur une période de 3 ans à partir de 1985-1986. Parallèlement, durant la même période ce groupe prévoit une multiplication des cotes de sécurité et des rapports sur le renseignement.

Revue : Ce groupe a pour principale mission de rationaliser l'utilisation des ressources et notamment, d'assurer une économie ou une réaffectation d'années-personnes, grâce aux activités de l'Évaluation des programmes, de la Vérification interne et du Conseil d'examen des programmes. Certains indicateurs de rendement permettront d'établir des liens entre les recommandations acceptées et mises en application, les notes d'évaluation acceptées par le CEP, l'exécution des plans de vérification et d'évaluation et les économies et/ou réaffectations de dollars et d'années-personnes qui se dégagent des vérifications et évaluations.

Affaires publiques : Cette unité prévoit continuer sa production, deux fois par jour, de coupures de journaux ainsi que de résumés et d'analyses hebdomadaires de rapports de presse et de rapports annuels, des publications TRANSPO et TC EXPRESS de même que de brochures et dépliants divers.

Inspecteur général de la sécurité du transport : Cette unité des accidents maritimes relève de l'inspecteur général; son objectif est de réduire au minimum les dangers qui menacent la vie humaine et la propriété dans le secteur du transport par voie d'eau au Canada en obligeant les intéressés à soumettre des rapports sur les incidents et accidents maritimes et en faisant enquête sur un certain nombre de ceux-ci. Ce service absorbe 90 % des ressources totales consacrées à la sécurité du transport. Les enquêteurs des bureaux régionaux et de l'Administration centrale enquêtent sur les accidents du transport maritime et sur ceux mettant en cause les équipages de navires.

Le tableau suivant renferme des renseignements statistiques de quelques années précédentes.

Tableau 7-5 : Enquêtes sur les accidents maritimes – Statistiques de la charge de travail

	Nombre d'incidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre de rapports publiés
Année civile			
1980	972	72	176
1981	1 365	70	163
1982	1 465	181	161
1983	1 357	47	155
1984	1 396	52	166
1985	1 357	66	177

F.2 Finances

Objectifs

Veiller à l'acquisition, à la bonne garde, au contrôle et à l'aliénation des ressources financières, humaines et matérielles requises pour atteindre les objectifs du Ministère et pour aider le Ministère a gérer ses programmes de façon efficace et efficiente.

Description

Bureau du Sous-ministre adjoint, Finances : Cette composante fournit une direction fonctionnelle au personnel de l'Administration centrale et des 11 bureaux régionaux en ce qui a trait à toutes les questions de ressources.

Administration financière : Cette composante est chargée de l'élaboration et de la promulgation des politiques financières, des procédures et des systèmes; des conseils, des directives et de l'aide sur les questions d'ordre financier de la surveillance fonctionnelle et de l'évaluation; de la préparation des états financiers; des services centralisés, notamment l'affectation des fonds, les dépôts de garantie, la distribution et le financement d'avances permanentes. Elle est également chargée du contrôle des crédits et des affectations; de la vérification des comptes et du traitement des paiements; du contrôle et de la distribution des chèques tout en respectant les exigences relatives à la transparence et au contrôle financiers et à la reddition de comptes.

Administration : Cette composante est responsable de l'élaboration, de l'application et du respect des politiques, normes et procédures, de même que de la prestation de services dans les domaines de la gestion des dossiers, de la gestion des installations, de la gestion de la bibliothèque et de la gestion des publications.

Services du matériel et des marchés : Cette composante est chargée de la fourniture de matériel et de services de façon à veiller au respect des exigences opérationnelles au moindre coût lors de la mise en oeuvre des systèmes, politiques et marches à suivre de façon directe dans les composantes de l'Administration centrale et fonctionnelle dans les régions.

Communications et informatique : Cette composante est chargée de l'élaboration de systèmes d'information informatisé et de soutien administratif; de l'entretien et du fonctionnement des diverses applications des ordinateurs; de l'acquisition, de l'installation, du fonctionnement et de l'entretien des installations informatiques du Ministère et de l'ensemble du réseau des systèmes du Ministère; de la promulgation et de l'application de politiques, de procédures, de normes et de lignes directrices portant sur l'informatique qui favorisent l'automatisation dans l'ensemble du Ministère.

Systèmes de gestion : Cette composante fournit aux gestionnaires du Ministère les services de gestion et de conseils de façon à faciliter la gestion et à favoriser l'amélioration de la productivité dans tout le Ministère, en particulier dans les domaines de la gestion et de l'organisation, de l'amélioration de la productivité, de la gestion des projets et des coûts/avantages/faisabilité.

Planification et programmation financières : Cette composante fournit des renseignements et des conseils sur le financement relatif aux affectations de ressources et sur les décisions relatives à la programmation; elle dirige la préparation, l'analyse et l'évaluation des plans opérationnels, du programme d'immobilisations du Ministère et du Budget des dépenses; des principaux documents de planification, des budgets du Ministère, des prévisions et des rapports de gestion financière du Ministère; s'assure du maintien des politiques et des systèmes nécessaires et fournit une direction fonctionnelle en matière de planification et de programmation financières aux régions et à l'Administration centrale.

Recouvrement des coûts et évaluation économique

Cette composante est chargée d'encourager une augmentation du recouvrement, une amélioration de l'évaluation économique des dépenses proposées, une amélioration de la comptabilité analytique et l'utilisation plus fréquente de mesures quantitatives afin de déterminer les besoins en ressources et d'évaluer le rendement.

Sommaires des ressources

La sous-activité Finances représente environ 46,4 % du total des dépenses prévues pour 1987-1988 et 49,9 % du total des années-personnes affectées à l'activité de l'administration du Ministère.

Tableau 7-6 : Dépenses nettes (en milliers de dollars et années-personnes)

	Budget des dépenses 1987-1988		Prévu 1986-1987		Réel 1985-1986	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Bureau du sous-ministre adjoint - Finances	393	5	229	3	568	5
Administration financière	23 851	561	24 388	579	21 982	578
Administration	21 203	423	20 426	434	17 646	452
Service du matériel et des marchés	3 513	78	4 145	80	3 897	80
Communications et informatique[1]	16 643	141	23 527	144	12 213	154
Systèmes de gestion	1 734	32	1 995	31	2 624	51
Planification et programmation financières	4 572	77	3 087	54	4 962	108
Recouvrement des coûts et évaluations économiques	3 109	51	2 610	43	1 838	40
Fonds renouvelables des magasins[2]	-	-	2 359	-	4 934	-
	75 018	1 368	82 766	1 368	70 664	1 468
Recettes	(3 090)	-	(3 090)	-	(3 169)	-
	71 928	1 368	79 676	1 368	67 495	1 468

[1] Cette composante fournit aux autres activités d'exploitation un service de traitement des données dont les coûts pourront être partiellement récupérés.

[1] Le Fonds renouvelable des magasins sera aboli le 1er avril 1987.

Résultats financiers en 1985-1986: Les résultats de l'année financière diffèrent du plan de dépenses de cette dernière par suite de retards dans le développement de systèmes financiers (400 000 $), du coût réduit des marchés d'entretien des systèmes TED (300 000 $), d'une augmentation des recettes provenant des projets sur les statistiques sur l'aviation (800 000 $), compensés par une diminution des recettes provenant des services informatiques du Fonds de fiducie et de la contribution de la CCT (700 000 $), du gel sur des dépenses discrétionnaires et la dotation, et des retards de la signature de conventions collectives (1 400 000 $); le rétablissement de 4,7 million de dollars en économies de TED provenant d'autres secteurs et une diminution des recettes du Fonds renouvelable des magasins à la suite du gel des dépenses discrétionnaires (1,3 million de dollars).

Tableau 7-7 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars et en années-personnes)

	1985-1986					
	Réel		Budget des dépenses		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Bureau du sous-ministre adjoint - Finances	568	5	552	9	16	(4)
Administration financière	21 982	578	21 800	576	182	2
Administration	17 646	452	17 961	452	(315)	-
Services du matériel et des marchés	3 897	80	3 424	80	473	-
Communications et informatique	12 213	154	7 101	150	5 112	4
Systèmes de gestion	2 624	51	4 015	59	(1 391)	(8)
Planification et programmation financières	4 962	108	5 135	112	(173)	(4)
Recouvrement des coûts et évaluations économiques	1 838	40	1 838	40	-	-
Fonds renouvelable des magasins*	4 934	-	3 600	-	1 334	-
	70 664	1 468	65 426	1 478	5 238	(10)
Recettes	(3 169)	-	(3 090)	-	(79)	-
	67 495	1 468	62 336	1 478	5 159	(10)

* Ne comprend pas les dépenses et les recouvrements des coûts du Fonds renouvelable des magasins.

Données sur le rendement et justification des ressources

Administration financière : Pour réduire les frais généraux tout en respectant les objectifs de réduction des effectifs, la Direction de l'administration financière envisage divers moyens pour améliorer l'efficacité au cours des prochaines années afin d'accomplir un charge de travail augmenté avec moins de personnel.

Services administratifs : En raison de la réorganisation, cette composante prévoit une augmentation de 68 % sur le plan de la conception et de la planification des espaces à bureaux de 1985-1986 à 1987-1988. Une augmentation de 17 % est également prévue pour les mêmes périodes en ce qui a trait au classement et à la distribution du courrier.

L'augmentation de la demande sera absorbée grâce à la mise en service de systèmes automatisés tels que le système de conception assisté par ordinateur de la gestion des installations (CAO) et un nouveau système d'information sur la gestion des documents.

Services du matériel et des marchés : Cette composante prévoit une augmentation des transactions du services de marchés, étant donné que le Ministère entreprend de multiplier le nombre de projets confiés au secteur privé, conformément aux recommandations du groupe de travail Nielsen et aux priorités du SM relativement à la réduction des effectifs. Les modifications apportées au système de catalogage de l'OTAN pour le rendre conforme au système d'ASC ont entraîné un arriéré de travail. Transports Canada possède environ 2 milliards de dollars en biens matériels (à l'exception des biens immobiliers) en usage, le tout calculé d'après le prix d'achat initial. Le soutien à cet équipement complexe à l'aide de stocks de pièces de rechange et d'autres matériels de même que la réparation, l'entreposage et la distribution des composantes des systèmes, ainsi que l'établissement et le contrôle des biens représentent une énorme charge de travail.

La valeur des stocks de pièces de rechange et des articles de consommation nécessaires aux besoins du service totalise environ 45 millions de dollars; les achats et les ventes annuels de réapprovisionnement sont de l'ordre de 17 millions de dollars. Le matériel gardé dans les entrepôts s'ajoute aux stocks et doit être inscrit aux divers systèmes d'enregistrement des biens aux fins d'optimisation des pratiques d'achat.

En 1987-1988, le Système complet de gestion du matériel (SGMTC) sera mis en service, permettant ainsi la gestion des stocks de tous les dépôts centraux du Ministère. D'après les prévisions des stocks du Ministère comprenant quelque 200 000 articles, le système permettra de réaliser des économies sur les pièces de rechange essentielles, sur celles qui doivent être gardées durant toute la durée de vie de l'équipement et sur les pièces supplémentaires des stocks ainsi que sur l'élément actif des stocks. Le SGMTC assurera une meilleure visibilité des stocks et une utilisation plus efficace des ressources.

Communications et informatique : En raison du mouvement accru d'automatisation, des augmentations considérables ont été constatées dans presque tous les facteurs de demande. Il est prévu que le nombre de projets d'applications pour les ordinateurs passera de 8 en 1985-1986 à 19 en 1987-1988, soit une augmentation de 125 %. La demande calculée d'après le nombre d'appels de service, de demandes de modification et ceux des usagers des systèmes augmentera de 42 % pour ce qui est de l'entretien des systèmes, de 216 % en soutien aux usagers et de 58 % pour ce qui est du Réseau de traitement réparti (DDPN) au cours de la période de 1985-1986 à 1987-1988.

L'initiative visant à améliorer la gestion des ressources par l'entremise de l'automatisation se poursuit. De nouveaux projets d'automatisation sont également prévus à l'appui des activités de fonctionnement, notamment le Système de compte rendu d'inspection des navires, le Système de gestion de l'entretien des aéroports, la banque de données sur les aéronefs civils et les marchandises dangereuses.

Systèmes de gestion : Cette composante prévoit une augmentation des activités à la suite des demandes d'aide présentées par les gestionnaires pour la mise sur pied d'organisations conçues pour réduire le double emploi et les frais administratifs généraux et pour aider à promouvoir l'amélioration de la productivité. À la suite de l'organisation et de l'établissement d'objectifs de réduction du déficit, elle prévoit atteindre sa norme de 1985-86 en conservant une moyenne de 90 % d'approbation des recommandations. Les réductions prévues des niveaux de personnel en 1987-1988 entraîneront une réduction du nombre de projets.

Planification financière : Cette composante prévoit des augmentations de 10 % du nombre de propositions examinées et de rapports élaborés. Les rapports trimestriels de rendement à la haute direction de même que les rapports sur les programmes d'immobilisation augmenteront la charge de travail des analystes. La réorganisation du Ministère a entraîné une rédution d'environ 30 % des niveaux d'années-personnes en 1985-1986.

Recouvrement des coûts et évaluations économiques : Cette composante est le fruit du regroupement d'un certain nombre de fonctions essentielles pour assurer le succès des efforts du Ministère pour augmenter ses recettes et réduire ses dépenses.

F.3 Personnel

Objectif

Assurer au Ministère une main-d'oeuvre compétente, dûment classifiée et représentative.

Description

Gestion de groupe : Cette fonction vise à assurer aux gestionnaires du Ministère la prestation de services efficaces de personnel.

Gestion fonctionnelle : Cette fonction est chargée de l'élaboration, de l'adoption et de la surveillance des politiques du Ministère en matière de personnel de façon à fournir un cadre national pour la prestation d'un programme de personnel au Ministère.

Opérations de personnel : Cette fonction est chargée de la prestation de services efficaces de personnel conformément aux politiques approuvées par le Ministère.

Formation : Cette fonction doit veiller à ce que le Ministère obtienne et offre les programmes de formation qui correspondent à ses besoins et ce, à bon compte, avec efficience et efficacité.

Sommaires des ressources

La sous-activité Personnel représente environ 38,2 % des dépenses brutes et 37,2 % du total des années-personnes affectées à l'activité de l'administration du Ministère.

Tableau 7-8 : Dépenses nettes (en milliers de dollars et années-personnes)

	Budget des dépenses 1987-1988		Prévu 1986-1987		Réel 1985-1986	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Gestion des groupes	1 843	17	2 391	26	759	9
Gestion fonctionnelle	5 806	111	7 034	142	7 516	152
Opérations de personnel	22 274	491	20 462	479	18 646	494
Formation	31 903	403	34 426	407	38 329	416
	61 826	1 022	64 313	1 054	65 250	1 071
Recettes	(5 237)	-	(4 009)	-	(2 733)	-
	56 589	1 022	60 304	1 054	62 517	1 071

Les recettes de cette sous-activité proviennent du recouvrement des coûts pour les cours de perfectionnement des cadres offerts par le Centre de formation en gestion, des frais d'hébergement et de repas des participants aux cours de l'Institut de formation de Transports Canada et de la location des installations de la Fonction publique au Collège de la Garde côtière. L'Institut de formation de Transports Canada offre des cours de formation aux autres ministères du gouvernement fédéral et aux ressortissants étrangers auprès desquels il récupère directement ses frais.

Résultats financiers en 1985-1986: Les dépenses réelles de l'année 1985-1986 diffèrent du plan de dépenses de cette dernière en raison de la sous-utilisation des années-personnes et de la sous-dotation des réserves des emplois spéciaux et des employés bilingues (10 années-personnes et 600 000 $), la sous-utilisation des réserves d'employés francophones et de femmes (13 années-personnes et 800 000 $), une diminution des coûts de fonctionnement de l'IFTC (500 000 $), compensés par une diminution des recettes (100 000 $) en raison d'une diminution du nombre d'inscriptions des étudiants, des ressources affectées à l'unité des services audiovisuels (400 000 $ et 6 années-personnes), le projet de mise en oeuvre des systèmes nationaux (200 000 $ et 5 années-personnes), des retards au programme de formation des instructeurs au Collège de la Garde côtière canadienne (200 000 $) et le gel des dépenses discrétionnaires et de la dotation ainsi que des retards de la signature dans les conventions collectives (800 000 $ et 8 années-personnes).

Tableau 7-9 : Résultats financiers en 1985-1986 (en milliers de dollars et années-personnes)

	1985-1986					
	Réel		Budget des dépenses		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Gestion des groupes	759	9	792	10	(33)	(1)
Gestion fonctionnelle	7 516	152	7 890	158	(374)	(6)
Opérations de personnel	18 646	494	19 451	510	(805)	(16)
Formation	38 329	416	40 498	413	(2 169)	3
	65 250	1 071	68 631	1 091	(3 381)	(20)
Recettes	(2 733)	-	(2 737)	-	4	-
	62 517	1 071	65 894	1 091	(3 377)	(20)

Données sur le rendement et justification des ressources

La majeure partie des ressources de cette sous-activité est consacrée aux traitements et salaires. Les dépenses en capital sont engagées pour l'achat d'équipement de formation et la construction d'installations au Collège de la Garde côtière canadienne.

Gestion des groupes : cette fonction comprend les bureaux des sous-ministre de personnel et les services à la direction. En 1986-1987 un plan d'oeuvre rigoureux et une procédure de révision a été introduit pourvoyant pour l'obligation redditionnelle financière et opérationnelle pour le sous-activité du personnel. Une priorité majeure planifiée qui a commencé en 1986-1987 continuera en 1987-1988 pour le développement et perfectionnement des mesures de performance et coût unitaires pour toutes fonctions du personnel.

Gestion fonctionnelle : cette fonction comprend les sections de politique et planification du personnel qui durant 1987-1988 développeront les mécanismes pour repérer et rapporter sur l'exécution de services vis-à-vis des critères établis en 1986-1987.

Opérations de personnel : cette fonction comprend les directions des opérations régionales du personnel et de ressourcement de la gestion supérieure. Un programme compréhensif et efficace a été créé et introduit à Transports en 1986-1987 intituler le Programme de maintien de l'emploi. Ce programme a pour but de placer les employés touchés par les réductions. Jusqu'au mois d'octobre 1986, aucun employé de Transports n'a été mis en disponibilité sans avoir été offert l'occasion d'accéder à un nouveau poste. Le Programme de maintien de l'emploi est entièrement en place pour répondre aux exigences en 1987-1988 pour le recyclage et placement des employés touchés.

Formation : L'Institut de formation de Transports Canada (IFTC), à Cornwall (Ontario), offre toute une gamme de cours de formation de base et de technologie avancée de durée diverse à l'intention des contrôleurs de la circulation aérienne, des techniciens et ingénieurs en électronique, du personnel maritime, des techniciens en météorologie et des spécialistes de l'information de vol. Il offre également des cours en technique de formation pour le personnel enseignant et des cours en gestion des transports pour les cadres supérieurs et moyens. Les installations de Cornwall sont un centre important qu'utilisent les ministères et autres organismes gouvernementaux. L'IFTC a offert 102 000 jours-étudiants de formation en 1984-1985, 96 000 jours en 1985-1986 et on en prévoit 100 000 en 1986-1987 et 110 000 en 1987-1988.

Tant les hommes que les femmes reçoivent leur formation d'officier au Collège de la Garde côtière à Sydney (Nouvelle-Écosse). Des cours sont offerts à chaque élève-officier, en français ou en anglais, dans l'une des deux disciplines suivantes : Navigation ou Mécanique maritime. Après 3 ans de formation incluant le service en mer, les élèves deviennent soit officiers de pont, soit officiers de mécanique de la Flotte. Le Collège a offert 30 000 jours de formation en 1985-1986. En 1986-1987, il offrira 21 000 jours de formation et environ 21 200 en 1987-1988, compte non tenu de la formation en mer.

Le projet d'agrandissement du Collège de la GC, qui s'élève à 14,1 millions de dollars, a pour but de répondre à la demande future de la Garde côtière canadienne. Le projet englobe la construction d'un nouveau bloc résidentiel contenant 307 chambres privées, la modification de la structure du bloc d'enseignement pour y ajouter des locaux administratifs, et l'achat de nouveaux meubles.

Les projets de construction d'un atelier d'usinage et d'un hangar à bateaux au Collège de la Garde côtière entre 1983 et 1988 représentent un coût estimatif de 10,5 millions de dollars.

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme

1. Besoins financiers par article

Le tableau 8-1 présente les dépenses nettes du programme de Transports Canada par article courant. Y figurent les dépenses et les recettes du fonds renouvelable des aéroports autonomes et des services au sol connexes. Les besoins du fonds renouvelable des magasins sont inclus pour tous les exercices jusqu'à celui de 1986-1987 inclusivement. Ce fonds cesse de fonctionner le 1er avril 1987. Les ventilations des dépenses et des recettes qui reflètent plus précisément la nature opérationnelle des programmes figurent dans les analyses par activité.

Tableau 8-1 : Détails des besoins financiers par article (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Personnel			
Traitements et salaires	803 016	778 531	782 460
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	120 379*	111 294	111 699
Autres coûts	28 072	12 729	14 710
	951 467	902 554	908 869
Biens et services			
Transports et communications	99 512	106 930	98 678
Information	8 273	8 794	10 002
Services professionnels et spéciaux	196 273	214 384	228 177
Location	16 955	16 777	16 344
Achat de services de réparation et d'entretien	96 053	90 759	116 786
Services publics, fournitures et approvisionnements	146 865	152 701	172 335
Paiements aux sociétés d'État	648 692	700 643	789 207
Toutes autres dépenses	120 282	139 019	132 111
	1 332 905	1 430 007	1 563 640
Total des dépenses de fonctionnement	2 284 372	2 332 561	2 472 509
Capital			
Construction et accquisition de bâtiments et ouvrages	311 104	308 078	247 231
Construction et/ou acquisition de machines et de matériel	365 437	393 583	410 627
Total des dépenses en capital	676 541	701 661	657 858
Paiements de transfert	287 134	286 174	335 899
Dépenses totales	3 248 047	3 320 396	3 466 266
Moins : Recettes à valoir sur le crédit	992 525	878 504	788 921
Total des dépenses budgétaires nettes	2 255 522	2 441 892	2 677 345
Postes non budgétaires (Prêts, dotations en capital et avances)	2 000	-	6 781
	2 257 522	2 441 892	2 684 126

* Y compris les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés de 9 216 000 $ au Fonds renouvelable des aéroports.

2. Besoins en personnel

Le tableau 8-2 ventile le nombre d'employés par activité et le tableau 8-3 montre les années-personnes et la provision pour le traitement moyen par catégorie.

Tableau 8-2 : Besoins en années-personnes par activité

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Politique et Coordination	309	323	323
Marine/Garde côtière canadienne	6 150	6 158	6 271
Aviation	6 979	7 144	7 285
Gestion des aéroports	4 669	4 665	4 875
Surface	278	275	249
Administration du Ministère	2 744	2 757	2 862
	21 129	21 322	21 865

Tableau 8-3 : Détails des besoins en personnel

	Années-personnes autorisées 87-88	86-87	85-86	Échelle des traitements actuelle	Provision pour le traitement moyen 1987-1988
Gestion	290	296	292	51 400-100 700	66 900
Scientifique et professionnel					
Architecture et planification urbaine	33	37	37	18 610- 79 200	47 131
Chimie	10	7	2	16 885- 70 800	45 478
Économie, sociologie et statistique	110	89	83	15 116- 67 700	52 923
Enseignement	33	29	34	15 334- 70 800	47 883
Génie et arpentage	630	632	638	24 845- 79 200	50 244
Bibliothéconomie	11	12	9	21 932- 50 712	36 693
Science physique	11	1	1	19 282- 70 800	47 214
Psychologie	6	5	5	26 086- 60 751	46 223
Administration et service extérieur					
Services administratifs	1 048	971	1 059	16 955- 58 562	39 946
Administration des systèmes informatiques	190	106	100	20 103- 65 808	40 288
Administration financière	222	205	212	16 161- 57 980	42 775
Services d'information	46	51	47	14 581- 57 980	44 204
Organisation et méthodes	34	37	32	14 413- 57 980	44 822
Gestion du personnel	200	201	214	22 940- 63 870	42 057
Administration des programmes	778	732	778	14 939- 62 268	41 781
Achat et approvisionnement	122	109	32	15 192- 57 268	35 458

Tableau 8-3 : Détails des besoins en personnel (Suite)

	Années-personnes autorisées			Échelle des traitements actuelle	Provision pour le traitement moyen 1987-1988
	87-88	86-87	85-86		
Technique					
Opérations des aéronefs	**605**	590	520	34 323 - 63 173	51 887
Contrôle de la circulation aérienne	**2 087**	2 184	2 276	15 828 - 66 380	50 839
Dessin et illustrations	**133**	140	112	17 248 - 44 693	31 792
Soutien de l'enseignement	**3**	3	3	11 884 - 31 617	28 089
Electronique	**1 738**	1 683	1 697	17 632 - 55 114	39 735
Génie et soutien scientifique	**378**	393	427	15 078 - 54 620	38 536
Technique générale	**833**	866	823	13 568 - 59 792	35 561
Photographie	**3**	2	0	19 071 - 34 751	27 369
Opérations radio	**1 001**	1 219	1 228	15 385 - 46 828	31 551
Officiers de navire	**934**	1 076	1 087	21 784 - 54 795	33 513
Soutien des sciences sociales	**57**	39	27	13 568 - 62 028	35 036
Inspection technique	**496**	508	522	13 568 - 61 949	45 256
Soutien administratif					
Communications	**63**	33	0	16 498 - 33 017	25 538
Traitement des données	**69**	56	0	14 338 - 39 870	26 375
Commis aux écritures et aux règlements	**2 063**	2 017	1 758	13 887 - 34 086	23 169
Mécanographie	**47**	18	0	13 600 - 27 137	19 506
Secrétariat, sténographie, dactylographie	**761**	777	662	13 569 - 34 301	22 743
Exploitation					
Pompiers	**674**	717	728	23 147 - 40 597	31 852
Manoeuvres et hommes de métier	**2 519**	2 597	2 615	15 632 - 42 367	29 238
Services divers	**187**	218	147	13 754 - 44 350	24 670
Chauffage, force motrice et opération de machines fixes	**122**	146	121	20 787 - 40 739	27 776
Gardiens de phare	**352**	400	441	17 217 - 31 946	24 356
Equipages de navire	**1 793**	1 824	1 826	22 318 - 34 227	24 269
Autres*	**427**	362	1 417	- -	-

* En 1985-1986, les répartitions par catégorie et par groupe professionnel étaient en général faussées en raison d'une grosse catégorie "autres". Les détails ont été corrigés pour les exercices de 1986-1987 et de 1987-1988.

Note : Les colonnes des années-personnes présentent la répartition prévue, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. La colonne de l'échelle des traitements actuelle illustre l'échelle de traitements de chacun des groupes professionnels au 31 octobre 1986. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base, y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

3. Dépenses en capital

Les dépenses en capital approuvées et des fonds renouvelables prévus de 676,5 millions de dollars en 1987-1988 comptent pour 30,0 % du total des dépenses budgétaires nettes du Ministère. Le tableau 8-4 ventile les dépenses en capital par activité.

Tableau 8-4 : Ressources en capital par activité (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986	Pour détails voir page
Politique et Coordination	**2 294**	318	555	*
Marine/Garde côtière canadienne	**236 017**	241 419	316 697	8-5
Aviation	**220 829**	224 500	216 585	8-12
Gestion des aéroports	**206 600**	216 100	226 347	8-17
Surface	**2 685**	2 515	2 713	*
Administration du Ministère	**8 116**	16 809	11 722	8-26
Total du Ministère	**676 541**	701 661	774 619	

* Les ressource en capital pour les activités de la Politique et la Coordination et de la Surface sont constituées surtout de mobilier de bureau, et dans ni l'un ni l'autre des cas, ne sont supérieurs à 250 000 $.

Le tableau 8-5 donne, par activité, toutes les dépenses prévues pour des projets d'immobilisations dont le coût estimatif total est d'au moins 250 000 $.

Pour mieux expliquer le programme d'immobilisations de Transports Canada, les projets sont ventilés par sous-activité, par province et emplacement. Lorsque l'emplacement n'est pas inscrit en caractères gras, le projet est de nature nationale ou régionale.

Tableau 8-5 : Détails des grands projets d'immobilisations (en milliers de dollars) Marine/Garde côtière canadienne

	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1987	Budget des dépenses 1987-1988	Besoins des années futures
PLAN D'INVESTISSEMENT DE LA FLOTTE					
ADMINISTRATION CENTRALE					
Systèmes de navigation maritime					
Grand projet de la couronne - PIF	599 281	599 281	584 389	14 686	206
Construction d'un navire de classe 700	18 444	9 000	-	9 000	-
Prolongations de vie					
- NGCC Tembah	1 514	1 514	-	1 514	-
- NGCC Nicolet	5 242	5 800	-	2 100	3 700
- NGCC Simcoe	5 242	9 000	-	9 000	-
Modernisation de mi-vie					
- NGCC Provo Wallis.....	5 554	12 700	-	4 000	8 700
Hélicoptères MBB 105	54 600	28 000	25 100	2 900	-
Hélicoptère léger rehaussé	32 806	49 400	-	26 161	23 239
Déglaçage et opérations dans l'Arctique					
Prolongations de vie					
- NGCC J.A. MacDonald	6 989	7 916	3 881	4 035	-
- NGCC Bernier	9 558	10 100	-	3 600	6 500
- NGCC John Cabot.....	-	3 500	-	3 500	-
Modernisation de mi-vie					
- NGCC Rogers	10 582	10 582	-	1 234	9 348
- NGCC Louis St-Laurent...	54 469	54 469	-	6 171	48 298
Recherche et sauvetage maritimes					
Gros patrouilleur R et S de classe 600	60 978	30 500	22 650	6 910	940
Remplacement du NGCC Spume	3 990	3 990	2 277	1 590	123
Navire renforci pour la navigation dans les glaces de classe 200	4 556	3 442	2 825	556	61
Navire renforci pour la navigation dans les glaces de classe 200 - St. Anthony	11 389	10 839	10 133	656	50
Classe 500 - Conception ..	853	853	5	848	-
Prolongation de mi-vie - NGCC Alert	6 181	6 450	450	6 000	-
Classe 100 - Ville de Québec	1 347	1 305	400	640	265
Embarcation de R et S de prototype à redressement automatique	5 161	2 000	1 500	500	-

Tableau 8-5 : Détails des grands projets d'immobilisations (en milliers de dollars) Marine/Garde côtière canadienne (suite)

	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1987	Budget des dépenses 1987-1988	Besoins des années futures
PLAN D'INVESTISSEMENT DE LA FLOTTE (suite)					
Deux navires R et S de classe 500	34 669	47 454	-	9 492	37 962
Achat d'une embarcation de sauvetage côtière munie d'une coque fixe	248	318	314	4	-
PLAN D'INVESTISSEMENT À LONG TERME DE LA GARDE CÔTIÈRE					
TERRE-NEUVE					
St. John's - Edifice d'entretien des bouées	-	1 312	-	113	1 199
Hopedale - Restauration des installations de communications .	-	1 252	-	554	698
St. Anthony - Relocalisation des récepteurs SSGC	460	460	440	20	-
Red Head - Restauration des récepteurs SSGC	-	264	-	264	-
Majors Path - Restauration des récepteurs SSGC	-	420	-	24	396
NOUVELLE-ÉCOSSE					
Dartmouth - Défrichement de terrains et aménagement d'un second accès	4 565	892	471	421	-
Halifax - Système d'antenne STM Rénovation et remplacement à la station réceptrice VCS	404	519	187	332	-
Maughers Beach - Reconstruction du brise-lames	2 500	2 500	50	2 450	-
Sydney - Remplacement de la station réceptrice et construction d'un bureau pour opérations radio/ entretien/TAM	2 166	1 212	1 199	13	-

Tableau 8-5 : Détails des grands projets d'immobilisations (en milliers de dollars) Marine/Garde côtière canadienne (suite)

	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1987	Budget des dépenses 1987-1988	Besoins des années futures
PLAN D'INVESTISSEMENT À LONG TERME DE LA GARDE CÔTIÈRE (suite)					
NOUVELLE-ÉCOSSE (suite)					
Canso Canal - Assèchement et remplacement de pièces sous-marines usées	1 935	2 299	-	**98**	2 201
NOUVEAU-BRUNSWICK					
Miramichi Bay - Etablir deux rayons	462	462	278	**184**	-
QUÉBEC					
Réparation et remplacement des antennes du nord	1 189	999	-	**237**	762
Système d'acquisition et distribution de données ..	-	990	655	**335**	-
Informatisation de la gestion des opérations techniques	457	606	-	**606**	-
Sorel - Reconstruction de l'atelier	5 453	5 451	494	**2 018**	2 939
Québec - Radar STM	8 830	6 666	309	**4 103**	2 254
Remplacement de la grue mobile	398	259	-	**259**	-
Coral Harbour - Communications mobiles maritimes	359	437	368	**69**	-
ONTARIO					
Alimentation électrique des phares	268	1 280	313	**180**	787
Cellule d'enfouissement - les Grands lacs	-	2 500	1 500	**1 000**	-
Parry Sound - Reconstruction de la base.	15 252	15 064	14 986	**78**	-
Long Point - Protection des phares contre érosion	-	980	-	**980**	-
Thunder Bay - Edifice d'entreposage du sous-district	-	934	-	**934**	-

Tableau 8-5 : Détails des grands projets d'immobilisations (en milliers de dollars) Marine/Garde côtière canadienne (suite)

	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1987	Budget des dépenses 1987-1988	Besoins des années futures
PLAN D'INVESTISSEMENT À LONG TERME DE LA GARDE CÔTIÈRE (suite)					
MANITOBA					
Selkirk -					
Reconstruction du quai du sous-district	-	448	-	414	34
COLOMBIE-BRITANNIQUE					
Communications radio	304	304	158	146	-
Hunter Point -					
Emplacement des émetteurs/ récepteur MF éloignés à l'île de la Reine Charlotte	1 305	1 309	-	727	582
Prince Rupert -					
Remplacement d'habitations aux phares	928	928	223	109	596
Victoria -					
Remplacement d'habitations aux phares	790	790	-	114	676
Édifice d'entreposage de l'équipement de lutte contre la pollution	952	870	735	135	-
Vancouver -					
Edifice d'entreposage de l'équipement de lutte contre la pollution	593	593	-	593	-
TERRITOIRES DU NORD-OUEST					
Amélioration des communications maritimes mobiles (Phase I)	790	790	401	389	-
Amélioration des communications maritimes mobiles (Phase II et III)	8 996	8 067	201	2 959	4 907
Hay River -					
Nouvel édifice de district d'administration et de télécommunications	1 229	984	952	32	-
Protection contre érosion.	399	318	293	25	-
Renouvellement du quai ...	491	424	409	15	-

Tableau 8-5 : Détails des grands projets d'immobilisations (en milliers de dollars) Marine/Garde côtière canadienne (suite)

	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1987	Budget des dépenses 1987-1988	Besoins des années futures
PLAN D'INVESTISSEMENT À LONG TERME DE LA GARDE CÔTIÈRE (suite)					
POUR PLUSIERS-PROVINCES					
Emplacements de relève VHF (Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick)	1 078	909	361	235	313
Protection de la sûreté et de la sécurité (Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick, et Ile-du-Prince-Edouard .	503	612	365	247	-
ADMINISTRATION CENTRALE					
Système de certification et d'examen automatisé	-	300	-	150	150
Plan d'immobilisation pour les bases et les bases secondaires	1 044	955	630	325	-
Remplacement de récepteurs à canal unique pour des HF/SSB et HF/CW	1 544	1 540	1 410	130	-
Remplacement d'émetteurs 400-535 Khz	945	846	826	20	-
Système de contrôle des communications - Nouvelle génération	-	5 998	2 431	3 567	-
Programme national de remplacement des radio-balises	1 846	655	540	65	50
Remplacement de radio-balises mineurs URSA Racons	800	780	750	30	-
EPIRB pour les navires de la garde côtière	-	669	-	300	369
Phares de ralliement pour hélicoptères	1 014	982	845	137	-
Remplacement des consoles de communications à bord .	2 502	2 504	2 418	86	-
Goniomètres VHF	-	3 028	-	100	2 928
Système de communications sur support en papier pour les navires de la garde côtière	2 610	3 254	-	1 185	2 069
Programme de surveillance des phares	7 440	7 087	3 448	3 639	-

Tableau 8-5 : Détails des grands projets d'immobilisations (en milliers de dollars) Marine/Garde côtière canadienne (suite)

	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1987	Budget des dépenses 1987-1988	Besoins des années futures
PLAN DE GESTION DES BIENS - HAVRES ET PORTS PUBLICS					
TERRE-NEUVE					
St. Lawrence -					
Prolongement du quai	1 556	2 124	2 003	121	-
Argentia -					
Reconstruction du quai ...	10 683	15 023	163	4 880	9 980
St. Lewis -					
Reconstruction du quai ...	-	1 403	-	83	1 320
St. Anthony -					
Reconstruction du quai et remblai	-	839	85	754	-
Charlottetown -					
Reconstruction du quai ...	-	906	-	86	820
Prolongement du quai	388	732	48	652	32
Black Tickle -					
Reconstruction du quai ...	1 245	1 278	42	1 021	215
Goose Bay -					
Reconstruction du hangar .	2 623	2 784	161	1 300	1 323
ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD					
Souris -					
Aménagement du port et acquisition de terrains .	5 774	8 534	663	5 040	2 831
NOUVELLE-ÉCOSSE					
Pugwash -					
Reconstruction du quai ...	3 227	2 257	262	1 995	-
Shelbourne -					
Reconstruction du quai ...	-	1 300	200	1 100	-
Annapolis Royal -					
Reconstruction du quai ...	-	1 652	75	1 476	101
NOUVEAU-BRUNSWICK					
Sand Point -					
Quai en forme de "L" et un terrain auxiliaire ...	7 500	8 870	271	7 886	713

Tableau 8-5 : Détails des grands projets d'immobilisations (en milliers de dollars) Marine/Garde côtière canadienne (fin)

	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1987	Budget des dépenses 1987-1988	Besoins des années futures
PLAN DE GESTION DES BIENS - HAVRES ET PORTS PUBLICS					
QUÉBEC					
Saint Augustin -					
Reconstruction du quai ...	5 799	5 905	397	2 891	2 617
Matane -					
Aire ouverte d'entreposage	5 211	4 616	275	3 673	668
Sandy Beach -					
Reconstruction du quai ...	14 622	11 032	9 920	1 112	-
Harrington Harbour -					
Reconstruction du quai ...	1 000	1 512	100	967	445
Tête-à-la-Baleine -					
Reconstruction du quai ...	3 500	4 475	195	89	4 191
Trois-Pistoles -					
Reconstruction du quai ...	-	12 014	-	207	11 807
Cap-aux-Meules -					
Reconstruction du quai ...	1 805	2 967	650	2 317	-
Tadoussac -					
Remplacement des piliers .	5 637	5 205	135	4 542	528
Les Méchins -					
Reconstruction du quai ...	-	5 500	230	145	5 125
Lotbinière -					
Amélioration du havre	-	302	234	68	-
Baie Comeau -					
Restauration du havre	-	10 050	-	350	9 700
St-Ignace-de-Loyola -					
Reconstruction du quai ...	2 220	3 450	-	125	3 325

Tableau 3-5: Détails des grands projects d'immobilisations (en milliers de dollars) - Aviation

	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1987	Budget des dépenses 1987-1988	Besoins des années futures
SYSTÈMES DE NAVIGATION AÉRIENNE					
Liste des abréviations utilisées dans l'énumération des projets:					
ASDE Dispositif de détection de l'état des pistes					
DF Radiogoniomètre					
DME Équipement de mesure de distance					
DVOR Radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence Doppler					
EDM Poste de travail électronique pour gestionnaires de service					
FSS Station d'information de vol					
HF Haute fréquence					
ILS Système d'atterrissage aux instruments					
MACS Commutateur modulaire de communications aéronautiques					
MLS Système d'atterrissage hyperfréquences					
NDB Radiophare non directionnel					
PAL Station périphérique					
RCO Installation radio télécommandée					
RVR Portée visuelle de piste					
TACAN Système de navigation aérienne tactique					
VHF Très haute fréquence					
VOR Radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence					
VOT Appareil de vérification de récepteur					
Administration centrale - Ottawa					
Service central d'approvisionnement:					
VOR/DME	43 010	43 010	613	8 692	33 705
Commutateur modulaire des communications aéronautiques	47 765	47 765	7 564	11 948	28 253
Émetteurs-récepteurs VHF mobiles	2 619	7 932	364	1 813	5 755
Remplacer un ILS à lampes.	5 200	6 211	4 877	610	724
Matériel de communication destiné à une FSS	5 416	5 416	925	2 851	1 640
Bandes magnétiques multipistes	625	625	584	41	-
Rehausser le poste de travail des gestionnaires de service	2 056	2 056	663	1 393	-
Programme de modernisation des radars (RAMP)	810 504	803 304	260 213	138 432	404 659
Inspection en vol des communications aéronautiques	887	887	248	639	-
Satellite et autres techniques de communication à grande portée dans l'aviation civile	416	416	184	232	-
Radiophare d'alignement de piste/DME	1 083	916	216	441	259
Radiogoniomètre VHF aides à la navigation	3 093	3 093	1 155	1 500	438
VOR/DME	9 669	9 669	7 475	1 139	1 055
ASDE Phase II	13 530	13 530	12 788	717	25

Tableau 8-5: Détails des grands projects d'immobilisations (en milliers de dollars) - Aviation (suite)

	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1987	Budget des dépenses 1987-1988	Besoins des années futures
SYSTÈMES DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
Système national de traitement de données de vol	7 724	7 724	6 899	664	161
Améliorer les services météorologiques pour l'aviation dans les Territoires du Nord-Ouest et du Yukon	1 582	1 582	1 439	143	-
Coûts associés au programme de remplacement des TACAN	4 132	4 455	289	3 292	874
Développer l'équipement de précision DME	450	450	326	124	-
VOT	895	895	660	235	-
Travaux de rattrapage, transmissomètres	1 507	1 507	361	771	375
Programme d'évaluation du système d'affichage de données de vol	445	445	203	242	-
Équipement d'essai automatique pour systèmes radio	-	992	25	550	417
Instrument de calage altimétrique	-	953	100	561	292
Bureau pour le projet MLS.	2 900	2 760	2 690	70	-
Groupes électrogène sans coupures	-	18 000	86	28	17 886
Imprimantes de fiches de progression de vol	-	1 818	150	1 123	545
Système d'affichage des renseignements météorologiques	-	460	264	196	-
Recherche et développement: Systèmes de sûreté aéroportuaire	-	3 923	717	1 173	2 033
Équipement pour ILS	-	4 940	4 255	575	110
Remplacer ILS à lampes	12 374	12 469	8 958	1 093	2 418
Aides à l'approche et à l'atterrissage de précision	-	960	700	260	-
Étude de l'intégrité ILS	-	489	311	108	70
Critères - Projet de modernisation des systèmes de données de vol	-	2 488	1 202	1 286	-
Radiogoniomètre VHF aides à la navigation	-	3 497	48	1 137	2 312

Tableau 8-5: Détails des grands projects d'immobilisations (en milliers de dollars) - Aviation (suite)

	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1987	Budget des dépenses 1987-1988	Besoins des années futures
SYSTÈMES DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
TERRE-NEUVE					
Gander -					
Rénovation du centre de contrôle régional	-	391	49	342	-
Modifier le système automatisé de contrôle de la circulation aérienne	334	334	281	53	-
Améliorer et automatiser les opérations FSS	3 382	3 382	2 922	460	-
Wabush -					
Installer un VHF/DF	-	275	254	21	-
NOUVEAU-BRUNSWICK					
Bureau régional de Moncton					
Moderniser les transmissomètres à tubes	-	452	211	31	210
Installer des ILS à divers aéroports	394	341	314	27	-
QUÉBEC					
Montréal -					
Installer un ASDE	3 368	3 367	3 215	152	-
Roberval -					
Installer un radiophare d'alignement de piste DME	-	1 155	991	164	-
ONTARIO					
Bearskin Lake -					
Installer un NDB	-	736	13	723	-
Cat Lake -					
Installer un NDB	471	480	19	461	-
Chapleau -					
Installer un VOR/DME ...	2 373	2 373	2	343	2 028
Fort Hope -					
Installer un NDB	457	457	329	128	-
Goderich -					
Aménager une installation radio télécommandée	267	267	143	124	-
Kapuskasing -					
Installer un VOR/DME ...	1 253	1 253	2	1	1 250

Tableau 8-5: Détails des grands projects d'immobilisations (en milliers de dollars) - Aviation (suite)

	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1987	Budget des dépenses 1987-1988	Besoins des années futures
SYSTÈMES DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
London -					
Remplacer le VOR/TACAN à tubes	871	871	458	413	-
Ottawa -					
Installer un ASDE	3 183	3 183	1 918	1 265	-
Pembroke -					
Améliorer la PAL	388	387	164	223	-
Sarnia -					
Installer une RCO et changer la PAL d'endroit	479	479	277	202	-
Installer une partie d'un ILS	1 172	895	432	463	-
Toronto -					
Lester B. Pearson -					
Modifier le plan de zonage enregistré piste 06R-24L	308	367	237	130	-
Remplacer les simulateurs régionaux de circulation aérienne	571	537	511	26	-
Remplacer un ASDE	-	1 992	1 980	12	-
Toronto Island -					
Installer le MLS et les structures de support	6 510	6 510	2 921	1	3 588
Remplacer la tour de contrôle	3 141	3 138	2 878	260	-
Toronto Regional Office -					
Réaménager le centre de contrôle régional	385	385	360	25	-
Trenton -					
Installer un VOR/DME	617	617	497	35	85
MANITOBA					
God's Lake -					
Installer un NDB	274	274	15	259	-
Winnipeg -					
Aménager un nouveau centre de contrôle	28 307	27 095	23 562	2 741	792
SASKATCHEWAN					
Swift Current -					
Remplacer un VOR	420	420	377	43	-

Tableau 8-5: Détails des grands projects d'immobilisations (en milliers de dollars) - Aviation (fin)

	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1987	Budget des dépenses 1987-1988	Besoins des années futures
SYSTÈMES DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
ALBERTA					
Calgary -					
Construire la tour de contrôle de l'immeuble des opérations aériennes	16 376	16 341	6 373	**731**	9 237
Regrouper les installations de communications	314	314	25	**255**	34
Installer un ASDE	2 900	2 862	1 769	**1 079**	14
Edmonton -					
Remplacer de l'équipement de communication HF	1 066	1 066	982	**41**	43
Springbank -					
Construire une FSS	378	699	536	**163**	-
COLOMBIE-BRITANNIQUE					
Dawson Creek -					
Rénover la FSS	1 642	1 642	227	**24**	1 391
Port Hardy -					
Changer une FSS d'endroit	1 121	927	76	**851**	-
Prince George -					
Remplacer un VOR/DME ...	849	798	295	**1**	502
Terrace -					
Construire un nouveau plancher pour la FSS ..	1 491	1 400	475	**925**	-
Victoria -					
Agrandir la tour de contrôle	-	3 125	951	**1 903**	271
Williams Lake -					
Installer un ILS	2 849	2 967	406	**1 652**	909
TERRITOIRES DU NORD-OUEST					
Cambridge Bay -					
Installer un radiogoniomètre VHF dans la FSS .	298	298	115	**183**	-
Tuktoyaktuk -					
Rénover la FSS	2 929	2 929	70	**121**	2 738
SERVICES AUX AÉRONEFS					
Administration centrale					
Acheter 17 avions citernes CL-215 de Canadair	135 289	128 051	127 363	**688**	-

Tableau 8-5: Détails des grands projects d'immobilisations (en milliers de dollars) - Gestion des aéroports

	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1987	Budget des dépenses 1987-1988	Besoins des années futures
GROUPE DE GESTION DES AÉROPORTS					
SERVICE CENTRAL D'APPROVISIONNEMENT					
Administration centrale - Ottawa					
Souffleuses	4 793	3 740	1 649	1	2 090
Balayeuses de pistes	2 420	1 470	640	830	-
Programme de répartition des services CFR	32 076	32 076	9 682	20 394	2 000
Travaux de rattrapage à divers aéroports dans le cadre du programme d'économie d'énergie ...	4 975	4 975	2 985	995	995
Remplacer et installer des groupes électrogènes avec coupures à divers aéroports	-	11 330	302	2 052	8 976
Modifier les cars transbordeurs	745	745	50	695	-
PRINCIPAUX AÉROPORTS FÉDÉRAUX					
NOUVELLE-ÉCOSSE					
Aéroport international de Halifax					
Installer un système de climatisation	7 136	7 136	383	3 300	3 453
Remplacer des murs amovibles à l'aérogare .	2 970	2 922	2 757	165	-
Repaver la piste 06-24 ...	-	4 931	-	4 931	-
QUÉBEC					
Aéroport international de Mirabel					
Réparer la toiture	2 124	2 151	730	172	1 249
Réparation majeure à la toiture - Phase II	3 793	3 793	924	849	2 020
Réparer les égouts souterrains	468	513	190	203	120
ONTARIO					
Aéroport national d'Ottawa					
Aménager le complexe de l'aérogare	52 860	52 865	52 665	200	-
Refaire le système d'alimentation électrique au sol	923	470	370	100	-

Tableau 8-5: Détails des grands projects d'immobilisations (en milliers de dollars) - Gestion des aéroports (suite)

	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1987	Budget des dépenses 1987-1988	Besoins des années futures
PRINCIPAUX AÉROPORTS FÉDÉRAUX (suite)					
ONTARIO (suite)					
Réinstaller les câbles de communications et d'alimentation de l'aire de trafic n° 1 ..	-	444	404	40	-
Aéroport international Lester B. Pearson					
Modifier les systèmes de protection contre les incendies	1 853	2 259	1 951	308	-
Remplacer l'équipement d'affichage des renseignements sur les bagages	425	448	40	408	-
Remplacer des câbles d'éclairage d'aérodrome.	1 784	1 787	605	1 182	-
Modifier le parc de stationnement	481	460	231	229	-
Réparations majeures à l'aire de trafic à l'aérogare n° 1	3 404	3 271	2 796	475	-
Apporter des modifications d'ordre mécanique à l'aérogare n° 1	3 890	3 890	300	2 921	669
Modifier la jetée de l'aérogare n° 1	4 005	4 469	2 546	1 923	-
Modifier les installations de pré-contrôle des E-U à l'aérogare I	5 000	6 359	1 559	4 800	-
Refaire une partie de la voie de circulation de l'aérogare n° 2 - phase 3	821	599	547	52	-
Remplacer les tapis de l'aérogare n° 2	663	676	224	183	269
Modifier les portes de sortie désignées	-	357	327	30	-
Construire la route d'accès côté piste menant à la piste 15-33.	-	2 221	-	2 221	-
MANITOBA					
Aéroport international de Winnipeg					
Modifier l'aérogare	32 330	32 348	28 551	3 297	500
Remettre en service l'aire de trafic n° 1	13 805	13 805	2 993	3 380	7 432

Tableau 8-5: Détails des grands projects d'immobilisations (en milliers de dollars) - Gestion des aéroports (suite)

	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1987	Budget des dépenses 1987-1988	Besoins des années futures
PRINCIPAUX AÉROPORTS FÉDÉRAUX (suite)					
MANITOBA (suite)					
Enlever l'amiante de l'immeuble administratif	-	5 814	88	1 225	4 501
Modifier la route de l'aérogare	-	5 387	200	3 700	1 487
Restaurer la piste 07-25 .	-	1 906	-	1 906	-
ALBERTA					
Aéroport international de Calgary					
Agrandir les installations des services d'inspection canadiens	7 923	6 079	5 071	1 008	-
Réasphalter la piste 16-34	3 101	3 858	40	3 818	-
Réparer le système d'évacuation des eaux de pluie - Phase II	1 953	1 948	1 265	683	-
Aéroport international d'Edmonton					
Remplacer le centre de commande d'éclairage ...	2 460	2 460	68	95	2 297
Remettre à neuf le revêtement de l'aire de trafic n° 1	-	2 038	1 000	1 038	-
Remplacer les ensembles de commutation de lampe à signaux	-	303	19	284	-
COLOMBIE-BRITANNIQUE					
Aéroport international de Vancouver					
Améliorer le système de drainage	3 383	4 238	2 518	1 720	-
Refaire le système de drainage	973	962	70	892	-
Remplacer les cuves de régularisation et les stations de pompage	1 694	1 132	84	1 048	-
Convertir le système de chauffage et de climatisation	-	501	70	431	-
Améliorer le système de manutention des bagages.	-	1 703	-	1 703	-
Remplacer les régulateurs d'éclairage d'aérodrome.	-	978	63	915	-

Tableau 8-5: Détails des grands projects d'immobilisations (en milliers de dollars) - Gestion des aéroports (suite)

	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1987	Budget des dépenses 1987-1988	Besoins des années futures
AÉROPORTS FINANCÉS PAR L'ÉTAT					
TERRE-NEUVE					
Deer Lake -					
Construire un entrepôt	-	630	11	619	-
Gander -					
Remplacer un bâtiment d'émetteur	-	280	267	13	-
Remplacer des conduits et des câbles	-	344	-	344	-
Remplacer l'usine de traitement des eaux d'égoûtes	-	998	500	1	497
St. Anthony -					
Construire un complexe aéroportuaire et des installations connexes	12 247	11 291	10 991	300	-
Saint-Jean (T.-N.) -					
Asphalter l'aire de traffic et les voies de circulation de l'aviation générale .	3 542	3 542	176	3 366	-
Remettre en état la piste 02-20 et les voies de circulation F et D	6 180	6 180	20	6 160	-
Goose Bay -					
Refaire la piste 08-26 et les voies de circulation A, B, et C .	4 312	4 312	645	3 667	-
Poser recouvrement en acier et de l'isolant	996	996	97	899	-
ÎLE-DU-PRINCE-EDOUARD					
Charlottetown -					
Remettre à neuf une partie de la piste 03-21	-	962	-	962	-
NOUVELLE-ÉCOSSE					
Yarmouth -					
Réparer la piste 15-33 et la voie de circulation B	-	512	-	512	-

Tableau 8-5: Détails des grands projects d'immobilisations (en milliers de dollars) - Gestion des aéroports (suite)

	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1987	Budget des dépenses 1987-1988	Besoins des années futures
AÉROPORTS FINANCÉS PAR L'ÉTAT (suite)					
NOUVEAU-BRUNSWICK					
Charlo -					
Repaver la piste 13 ..	-	1 185	-	1 185	-
Fredericton -					
Agrandir l'aérogare ..	3 586	3 653	273	2 546	834
Repaver la piste 15-33	-	1 578	-	1 578	-
Réparer la piste 09-27	-	822	-	822	-
Moncton -					
Agrandir et améliorer le garage d'entretien	813	813	713	100	-
Saint John -					
Construire les systèmes d'égoûts et d'adduction d'eau ...	-	1 026	61	965	-
QUÉBEC					
Fort Rupert -					
Aménager un nouvel aéroport	5 563	5 471	5 461	10	-
Natashquan -					
Acheter du gravier et renforcer les bordures	821	911	753	158	-
Québec -					
Améliorer le bâtiment d'entretien	-	775	-	775	-
Sept-Iles -					
Réparer le système de drainage	-	2 044	42	2 002	-
St-Jean -					
Prolonger une piste ..	2 988	3 665	203	3 462	-
Val d'Or -					
Réaménager l'aéroport.	7 693	7 693	7 527	166	-
ONTARIO					
Hamilton -					
Construire un centre d'entretien	2 366	1 397	140	1 257	-
Oshawa -					
Réasphalter la piste 04-22	654	1 186	82	1 104	-

Tableau 8-5: Détails des grands projects d'immobilisations (en milliers de dollars) - Gestion des aéroports (suite)

	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1987	Budget des dépenses 1987-1988	Besoins des années futures
AÉROPORTS FINANCÉS PAR L'ÉTAT (suite)					
ONTARIO (suite)					
Pickering -					
Achat de terrains	118 434	118 019	117 919	100	-
Red Lake -					
Remettre à neuf la piste 08-26	-	2 220	-	2 220	-
Sarnia -					
Améliorer la piste 14-32	-	923	51	872	-
Sault-Ste-Marie -					
Remplacer la clôture périphérique	303	303	18	285	-
Toronto Island -					
Améliorer les installations de l'aviation générale	-	2 647	2 131	516	-
Améliorer les services d'utilité public et de drainage	-	1 228	-	93	1 135
Améliorer le système d'adduction d'eau ...	-	1 165	-	93	1 072
MANITOBA					
Churchill -					
Remettre à neuf les services d'urgence de l'aéroport	402	718	63	124	531
Convertir le chauffage au mazout à l'électricité	-	645	569	76	-
Thompson -					
Tester les colonnes de pierre	468	395	365	30	-
Développer côté nord .	5 049	5 049	979	4 070	-
SASKATCHEWAN					
Lac La Ronge -					
Construire l'aérogare - station d'information de vol	-	2 894	-	1 264	1 630
Saskatoon -					
Refaire la voie de circulation C	625	649	-	649	-
Remettre à neuf la piste 08-26	-	3 483	-	3 483	-

Tableau 8-5: Détails des grands projects d'immobilisations (en milliers de dollars) - Gestion des aéroports (suite)

	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1987	Budget des dépenses 1987-1988	Besoins des années futures
AÉROPORTS FINANCÉS PAR L'ÉTAT (suite)					
SASKATCHEWAN (suite)					
Remplacer l'ensemble de commutation de lampe à signaux	-	263	223	40	-
ALBERTA					
Grande Prairie -					
Améliorer le système d'aqueduc	454	454	16	438	-
Aérogare	3 278	3 278	1 241	56	1 981
Améliorer les égoûts .	560	546	24	522	-
Asphalter les voies de circulation illuminées A, B, et C ...	579	605	2	603	-
Construire une nouvelle route d'accès .	-	832	10	17	805
Lethbridge -					
Aérogare	2 478	2 478	811	45	1 622
Asphalter la piste 12-30	1 040	831	731	100	-
COLOMBIE-BRITANNIQUE					
Abbotsford -					
Asphalter la piste 06-24	-	1 361	-	1 361	-
Fort Nelson -					
Remplacer le système d'adduction et de distribution d'eau ..	-	944	37	907	-
Fort St. John -					
Réfection côté ville .	6 469	6 469	1 805	4 664	-
Agrandir la caserne des pompiers	281	274	27	247	-
Remplacer l'éclairage d'approche de haute intensité	-	439	-	16	423
Construire un nouveau centre de commande d'éclairage de piste.	-	1 281	35	60	1 186
Remettre à neuf la piste 11-29, les voies de circulation et l'aire de trafic .	-	2 333	-	2 333	-

Tableau 8-5: Détails des grands projects d'immobilisations (en milliers de dollars) - Gestion des aéroports (suite)

	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1987	Budget des dépenses 1987-1988	Besoins des années futures
AÉROPORTS FINANCÉS PAR L'ÉTAT (suite)					
COLOMBIE-BRITANNIQUE (suite)					
Prince George -					
Remplacer la pompe à incendie et les commandes	-	444	27	417	-
Remettre à neuf le conduit principal d'eau et le compteur.	-	357	23	334	-
Sandspit -					
Reconstruire le poste de pompiers et le garage d'entretien combinés	2 583	2 583	2 112	471	-
Smithers -					
Rénover les voies de circulation A et B ..	-	609	53	556	-
Williams Lake -					
Repaver la piste 11-29 et la voie de circulation A	-	2 387	29	2 358	-
TERRITOIRES DU NORD-OUEST					
Baker Lake -					
Construire un garage d'entretien	2 887	2 887	2 000	887	-
Remplacer les bâtiments existants	2 879	2 344	1 317	627	400
Restaurer la route d'accès à l'aéroport.	1 875	1 875	354	1 521	-
Frobisher -					
Raccorder au système d'égoûts et d'adduction d'eau municipal	-	324	-	30	294
Inuvik -					
Remplacer les régulateurs d'éclairage ...	-	1 077	-	24	1 053
Nanisivik -					
Remettre en état la piste 11-29	3 887	3 886	3 428	458	-
Norman Wells -					
Refaire le système d'alimentation électrique	847	831	84	747	-

Tableau 8-5: Détails des grands projects d'immobilisations (en milliers de dollars) - Gestion des aéroports (fin)

	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1987	Budget des dépenses 1987-1988	Besoins des années futures
AÉROPORTS FINANCÉS PAR L'ÉTAT (suite)					
TERRITOIRES DU NORD-OUEST (suite)					
Construire un immeuble des services combinés	6 651	5 749	388	2 500	2 861
Remettre à neuf la piste 08-26, les voies de circulation et l'aire de trafic .	-	2 707	-	2 707	-
Resolute Bay - Remplacer la chaufferie	-	2 482	-	2 482	-
Tuktoyaktuk - Epandage de gravier concassé	2 538	1 725	242	331	1 152
Yellowknife - Agrandir l'aérogare ..	8 363	8 656	234	3 199	5 223
AÉROPORTS DÉVELOPPEMENTS					
QUÉBEC					
Bureau régional - Plans-devis et gestion programme Inuit nouveau Québec	1 532	1 532	954	132	446
TERRITOIRES DU NORD-OUEST					
Fort Liard - Aménager l'aéroport (Groupe C - Arctique)	2 144	2 144	1 731	413	-
Pangnirtung - Remettre à neuf l'aire de trafic	-	1 960	55	1 241	664
Pond Inlet - Remettre à neuf l'aire de trafic	-	3 466	-	147	3 319
Whale Cove - Construire un abri pour les passagers ..	974	898	886	12	-
YUKON					
Old Crow - Epandage de gravier ..	875	827	172	655	-

Tableau 8-5: Détails des grands projects d'immobilisations (en milliers de dollars) - Administration du Ministère

	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1987	Budget des dépenses 1987-1988	Besoins des années futures
PERSONNEL					
NOUVELLE-ÉCOSSE					
Sydney-					
Garde côtière canadienne Collège					
Construction d'un hangar pour embarcations et d'un atelier	9 894	10 529	8 868	**1 651**	-
Agrandissement du collège	14 685	14 050	13 751	**299**	-

4. Paiements de transfert

Les paiements de transfert de 287,1 millions de dollars planifiés pour 1987-1988 représentent 12,7 % du total des dépenses budgétaires nettes du Ministère. Le tableau 8-6 résume les niveaux de subventions et de contributions par activité du Ministère. Au tableau 8-7 figure une liste de toutes les subventions et les contributions versées par le Ministère.

Tableau 8-6 : Paiements de transfert par Activité (en milliers de dollars)

Activité	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986	Pour plus de détails voir la page
Politique et Coordination				8-28
Subventions	33 187	20 644	23 995	
Contributions*	194 560	207 211	260 996	
	227 747	227 855	284 991	
Marine/Garde côtière canadienne				8-29
Subventions	19	19	13	
Contributions	9 250	2 015	1 001	
	9 269	2 034	1 014	
Aviation				8-30
Subventions	25	25	19	
Contributions	725	475	570	
	750	500	589	
Gestion des aéroports				8-30
Contributions	40 088	45 100	38 230	
Surface				8-31
Subventions	-	100	100	
Contributions	9 260	10 565	9 955	
	9 260	10 665	10 055	
Administration du Ministère				8-31
Subventions	20	20	20	
Contributions	-	-	1 000	
	20	20	1 020	
Total du Ministère				
Subventions	33 251	20 808	24 147	
Contributions	253 883	265 366	311 752	
Total des paiements de transfert	287 134	286 174	335 899	

* Y compris un paiement statutaire de 3 000 000 $ en 1987-1988 concernant la fin de la perception de péages au pont Victoria (2 900 000 $ en 1986-1987 et 2 968 000 $ en 1985-1986).

Tableau 8-7 : Détails des paiements de transfert ($) - Politique et Coordination

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Subventions			
Transport par eau - Province de (la)			
- Colombie-Britannique	**16 150 000**	15 379 000	14 895 955
- Terre-Neuve	**-**	-	2 361 685
- Québec	**-**	-	2 965 126
Subventions versées à des universités, à des organismes, à des étudiants et à d'autres personnes pour la recherche en transport	**37 000**	115 000	1 123 225
Etude sur le grain de Prince Rupert	**-**	150 000	-
Réseau de trains de banlieue de Montréal	**17 000 000**	5 000 000	2 648 553
Total des subventions	**33 187 000**	20 644 000	23 994 544
Contributions			
Etudes de transport à des universités	**-**	23 000	523 384
Recherche et projets de démonstration en transport	**-**	-	11 880
Système de contrôle et de reglementation de la circulation à Montréal - EDER - Québec	**2 250 000**	500 000	649 694
Association des routes et transport du Canada	**185 000**	185 000	206 685
Initiatives de developpement des transports en vertu des EDER - Manitoba	**2 450 000**	2 450 000	310 858
Transport des personnes handicapées	**650 000**	600 000	577 592
Renforcement et amélioration de routes de Terre-Neuve	**-**	-	1 041 787
Renforcement et amélioration de routes des provinces Maritimes	**-**	10 051 000	23 157 310
Programme routier spécial	**-**	-	28 275 758
Améliorations de routes en vertu d'accords généraux de développement			
- Terre-Neuve	**20 550 000**	18 750 000	7 742 681
- Nouveau-Brunswick	**19 716 000**	11 400 000	20 355 659
- Québec	**14 700 000**	2 802 000	-
- Ile-du-Prince-Edouard	**4 535 000**	210 000	-
Route de Yellowhead	**12 000 000**	-	-
Service de traversier et de cabotage	**10 682 000**	10 510 000	10 002 683
Atlantic Container Express	**-**	-	2 500 000
Programme de transport de marchandises de Terre-Neuve	**20 400 000**	12 700 000	-
Entente auxiliaire Canada-Manitoba sur Churchill	**2 000 000**	5 000 000	3 198 767
Remise en état d'embranchements des Prairies	**60 300 000**	90 094 000	97 765 000
Location de wagons-trémies	**17 742 000**	17 246 000	16 222 093
Achat de wagons-trémies	**-**	-	38 834 693
Réserve d'amélioration du système de transport du grain	**-**	17 000 000	-
Gare du Palais, Québec	**-**	-	1 875 000
Groupe de travail sur les chemins de fer à Thunder Bay	**-**	-	1 915
Subvention au camionnage	**-**	-	6 601
Conseil des grains du Canada/ Base de données sur les grains	**-**	90 000	90 000
Pensions supplémentaires de Terre-Neuve	**2 000 000**	2 400 000	1 711 850
Caisse de prévoyance de l'Ile-du-Prince-Edouard	**2 000 000**	2 300 000	2 965 885
Pont Victoria (Jubilee) (statutaire)	**3 000 000**	2 900 000	2 968 288
Total des contributions	**194 560 000**	207 211 000	260 996 063
Total des paiements de transfert	**227 747 000**	227 855 000	284 990 607

Tableau 8-7 : Détails des paiements de transfert ($) (Suite) - Marine/Garde côtière canadienne

	Budget des dépenses 1987-1988 $	Prévu 1986-1987 $	Réel 1985-1986 $
Subventions			
Subvention à la Writer's Federation of Nova Scotia pour le Evelyn Richardson Memorial Literary Award	150	150	150
Subventions aux organismes d'aide aux marins :			
Welland Canal Mission for Sailors	300	300	300
Missions to Seamen, Toronto (Ontario)	300	300	300
Seamen's Mission Society Saint John (N.-B.)	200	200	200
British Sailors Society (Canada)	10 000	10 000	10 000
Mariner's House of Montreal, Montréal (Québec)	600	600	600
Missions to Seamen, section de Lakehead	300	300	300
Missions to Seamen, Sarnia et Windsor	300	300	300
Seafarers' Club, Prince Rupert (C.-B.)	300	300	300
Subvention au Conseil canadien de sécurité	1 667	1 667	-
Subvention à l'Association des ports et havres du Canada	5 000	5 000	-
Total des subventions	19 117	19 117	12 450
Contributions			
Droits d'affiliation à l'Association internationale de signalisation maritime et à l'Association internationale permanente des congrès de navigation	-	-	4 368
Contribution à la Croix-Rouge canadienne	250 000	250 000	250 000
Paiement aux associations régionales du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime	1 000 000	715 000	549 854
Contribution au Centre for Cold Oceans Resource Engineering (C-Core) relativement à son programme de recherche et de développement	-	50 000	50 000
Contribution au programme d'amélioration des routes (pont Laviolette) en vertu de l'entente auxiliaire Canada-Québec sur le développement des transports	8 000 000	1 000 000	-
Contribution pour la construction de quais de traversier à île Verte (Québec)	-	-	147 000
Total des contributions	9 250 000	2 015 000	1 001 222
Total des paiements de transfert	9 269 117	2 034 117	1 013 672

Tableau 8-7 : Détails des paiements de transfert ($) (Suite) - Aviation

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Subventions			
Association royale canadienne des aéroclubs	**25 000**	25 000	18 750
Total des subventions	**25 000**	25 000	18 750
Contributions			
Ligue des Cadets de l'Air du Canada - Bourse de formation en pilotage	**25 000**	25 000	25 000
Perimeter Airlines (Inland) Ltd.	**-**	-	8 750
Versements à d'autres gouvernements ou à des organismes internationaux pour l'exploitation et l'entretien d'aéroports, d'installations de navigation aérienne et de voies aériennes	**625 000**	216 000	56 365
Contribution au CÉGEP Saint-Jean-sur-Richelieu pour le programme de formation des contrôleurs de la circulation aérienne	**-**	159 000	407 503
Contribution à des aéroclubs, à des écoles et à des instructeurs de pilotage	**75 000**	75 000	72 563
Total des contributions	**725 000**	475 000	570 181
Total des paiements de transfert	**750 000**	500 000	588 931

Tableau 8-7 : Détails des paiements de transfert ($) (Suite) - Gestion des aéroports

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Contributions			
Contributions à l'exploitation de services aériens	**-**	-	132 159
Contribution à l'exploitation d'aéroports municipaux ou autres	**16 905 000**	22 000 000	18 762 461
Contribution pour l'établissement ou l'amélioration d'aéroports municipaux, locaux, locaux commerciaux ou autres et les installations connexes	**23 183 000**	23 100 000	19 335 562
Total des paiements de transfert	**40 088 000**	45 100 000	38 230 182

Tableau 8-7 : Détails des paiements de transfert ($) (Suite) - Surface

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Subventions			
Opération Gareautrain	-	100 000	100 000
Total des subventions	-	100 000	100 000
Contributions			
Déplacement de lignes de chemin de fer et construction de croisements étagés	8 000 000	9 778 000	9 884 974
Déplacement de lignes de chemin de fer de Regina	1 173 000	-	-
Modification du tracé de la voie ferrée à Victoriaville	-	700 000	-
Recherche sur les mesures à prendre	87 000	87 000	70 630
Total des contributions	9 260 000	10 565 000	9 955 604
Total des paiements de transfert	9 260 000	10 665 000	10 055 604

Tableau 8-7 : Détails des paiements de transfert ($) (Suite) - Administration du Ministère

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Subventions			
Comité de la semaine nationale des transports	20 000	20 000	20 000
Contributions			
Contributions aux provinces concernant leur participation à Expo 86	-	-	1 000 000
Total des paiements de transfert	20 000	20 000	1 020 000

5. Recettes

Transports Canada est autorisé à garder 992,5 millions de dollars de recettes en 1987-1988, ce qui réduit ses besoins de financement par voie de crédits parlementaires de 30,6 % des dépenses budgétaires brutes de son programme. En outre, certaines autres recettes perçues par Transports Canada ne sont pas disponibles pour le Programme et sont directement créditées au Fonds du revenu consolidé (FRC).

Le tableau 8-8 présente un sommaire des recettes à valoir sur le crédit et des recettes portées au FRC par activité.

Tableau 8-8 : Sommaire des recettes par activité (en milliers de dollars)

Activité	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Recettes à valoir sur le crédit			
Politique et Coordination	-	-	-
Marine/Garde côtière canadienne	13 244	13 105	13 103
Aviation	191 918	146 800	133 990
Gestion des aéroports	779 036	711 500	622 139
Surface	-	-	-
Administration du Ministère*	8 327	7 099	5 902
	992 525	878 504	775 134
Recettes portées au FRC			
Politique et Coordination	6 003	6 928	10 940
Marine/Garde côtière canadienne	23 974	22 814	19 470
Aviation	17	16	16
Gestion des aéroports	2 307	2 196	2 112
Surface	100	100	74
Administration du Ministère	600	600	600
	33 001	32 654	33 212
Recettes totales	1 025 526	911 158	808 346

* Nette de sommes recouvrées du fonds renouvelables des magasins.

Les détails concernant des sources précises de recettes et de sommes recouvrées figurent à la section sur les autres renseignements, qui commence à la page 8-43.

6. Prêts, dotations en capital et avances

Les prêts, dotations en capital et avances faits par Transports Canada totalisent 2,0 millions de dollars en 1987-1988. Les données récapitulatives figurent au tableau 8-9.

Tableau 8-9 : Prêts, dotations en capital et avances (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Prêts			
Politique et Coordination			
Prêt à la Société du port de St. John's	2 000	-	-
Prêt à la Société du port de Halifax	-	-	6 781
	2 000	-	6 781

Les divers prêts actuellement non réglés sont résumés au tableau 8-10. L'intérêt perçu sur les prêts est porté au crédit du Fonds du revenu consolidé.

Tableau 8-10 : Prêts impayés ($)

Débiteur et objet	Solde à payer 31 mars 1986	Échéance	Taux d'intérêt	Remboursement 1987-1988 Principal	Intérêt
Politique et Coordination					
Prêts à la Société canadienne des ports pour les principaux ports suivants :					
St. John's	1 514 454	2000	9,33	56 833	141 299
Halifax	4 400 000	1996	10,00	276 080	440 000
Saint John	6 665 062	2000	12,43	-	828 467
	512 155	2002	15,625	-	80 024
	4 243 084	1998	11,125	-	472 043
	1 973 102	1998	11,0	-	217 041
	4 601 413	1999	11,875	-	546 418
	2 569 795	2005	11,625	-	298 739
Belledune	956 428	2000	6,44	44 125	61 594
Chicoutimi	675 272	2000	9,09	25 785	61 382
Montréal	7 711 770	2000	6,25	360 575	481 986
Vancouver	4 333 420	2000	7,50	185 459	325 006
	40 155 955	-	-	948 852	3 953 999

Tableau 8-10 : Prêts impayés ($) (Suite)

Débiteur et objet	Solde à payer 31 mars 1987	Échéance	Taux d'intérêt	Remboursement 1987-1988 Principal	Intérêt
Politique et Coordination (Suite)					
Prêts à l'Administration du pont du port de Saint John					
Saint John	10 858 650	2020	6,88	91 622	724 666
	1 853 236	2020	7,06	15 001	130 625
	838 127	2020	7,375	6 103	61 701
	547 511	2020	8,50	2 979	46 476
	14 097 524			115 705	963 468
Total Politique et coordination	54 253 479			1 064 562	4 917 467
Marine/Garde côtière canadienne					
Prêts à des commissions portuaires					
Hamilton	40 597	1987	5,56	40 597	1 129
	42 143	1987	6,06	42 143	1 277
	675 000	2000	4,125	50 000	27 328
Lakehead	211 296	1989	7,44	79 927	14 256
Port Alberni	722 886	1991	8,06	142 470	51 015
Prêt à la ville de Montréal					
Tunnel Atwater	472 442	1991	3,125	88 951	14 764
Total Marine/Garde côtière canadienne	2 164 364			444 088	109 769
Total du Programme	56 417 843			1 508 650	5 027 236

7. Coût net du Programme

Le Budget des dépenses du Ministère ne comprend que les dépenses imputées sur les crédits votés et les paiements statutaires, moins les recettes à porter au crédit. D'autres éléments de coût, de même que les recettes à porter au Fonds du revenu consolidé, doivent aussi entrer en ligne de compte à l'établissement du coût total de fonctionnement du Programme.

Tableau 8-11 : Coût net du Programme (en milliers de dollars)

	1987-1988					1986-1987
	Dépenses de fonctionnement	Plus autres coûts	Coûts totaux	Moins recettes	Coût net	Coût net prévu
Total du ministère	3 248 047	63 314	3 311 361	1 025 526	**2 285 835**	2 470 963

Le tableau 8-12 explique en détail les services fournis sans frais au Ministère qui constituent une partie des autres coûts du tableau 8-11. Un sommaire des recettes portées au crédit du Fonds du revenu consolidé et de celles à faire valoir sur le crédit, c'est-à-dire la rubrique "Moins les recettes" ci-dessus, figure au tableau 8-8.

Tableau 8-12 : Services fournis gratuitement (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Par d'autres ministères			
Logement fourni par le ministère des Travaux publics	**36 860**	37 510	37 754
Services de comptabilité et d'émission de chèques fournis par le ministère des Approvisionnements et Services	**3 214**	2 436	2 169
Cotisations représentant la part des employés des primes d'assurance versées par le Conseil du Trésor	**19 777**	18 603	14 693
Compensations payées aux employés fournies par le ministère du Travail	**3 463**	3 176	2 915
Total des services fournis par d'autres ministères	**63 314**	61 725	57 531

8. États financiers des Fonds renouvelables

Jusqu'à la fin de l'exercice de 1986-1987, certaines activités de Transports Canada faisaient l'objet de deux fonds renouvelables, soit le Fonds renouvelable des aéroports autonomes et des services au sol connexes et le Fonds renouvelable des magasins. À compter du 1er avril 1987, le Fonds renouvelable des magasins cessera de fonctionner. Le Parlement a autorisé précédemment un prélèvement de 80 000 000 $ du Fonds renouvelable des principaux aéroports. Le Fonds fonctionne en vertu de l'autorisation permanente de la loi sur la régularisation des comptes (S.C. 1980, chap. 17). L'utilisation prévue de l'autorisation en regard du budget des dépenses est la suivante:

Tableau 8-13 : Utilisation prévue de l'autorisation relative au Fonds renouvelable des aéroports (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1987-1988
Montant prévu de l'autorisation non utilisée au 1er avril 1987	153 742
Budget des dépenses 1987-1988 (Fonds nets alloués)	57 233
Montant prévu de l'autorisation non utilisé au 1er avril 1988	210 975

Tableau 8-14 : État des opérations du Fonds renouvelable des aéroports (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Recettes, sommes recouvrées et taxe de transport aérien	420 787	391 700	476 334
Plus: montants crédités au compte du crédit après le 31 mars	-	-	5 735*
	420 787	391 700	482 069
Dépenses de fonctionnement			
Services et installations d'aérodrome	106 942	107 136	100 945
Services et installations d'aérogare	122 011	122 226	115 908
Services et installations industriels	58 024	58 138	56 744
Articles hors caisses			
Amortissement	57 790	53 801	53 615
Intérêt du capital versé au Fonds	75 003	79 740	81 795
Services fournis et reçus sans frais	12 417	12 055	11 614
Plus: imputations sur les comptes du crédit après le 31 mars	-	-	4 957*
	432 187	433 096	425 578
Bénéfice net (perte nette)	(11 400)	(41 396)	56 491

* Les chiffres réels 1985-1986 reposent sur le système de l'exercice. Les données pour le budget des dépenses pour 1987-1988 et les chiffres prévus pour 1986-1987 reposent sur le système de caisse.

Tableau 8-15 : État des changements à la situation financière (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel* 1985-1986
Ressources provenant de l'exploitation			
Opérations			
Bénéficient (perte nette) pour l'exercice	(11 400)	(41 396)	56 491
Plus : Articles hors caisse			
Amortissement	57 790	53 801	53 615
Intérêt du capital versé au Fonds	75 003	79 740	81 795
Services fournis et reçus sans frais	12 417	12 055	11 614
Autres Etats			363
Variations de l'actif et du passif	-	-	11 733**
Montant net provenant de l'exploitation	133 810	104 200	215 611
Ressources engagées dans l'exploitation			
Débiteurs et créditeurs de l'exercice précédent des 14 aéroports cédés à Transport Canada	-	-	22 972
Montant net de liquidités absorbées par l'investissement	76 577	89 800	93 714
Montant net engagé dans l'exploitation	76 577	89 800	116 686
Montant net des liquidités obtenues et variation de l'imputation nette accumulée sur l'autorisation du fonds, au cours de l'exercice	57 233	14 400	98 925
Imputation nette accumulée sur l'autorisation du fonds, au début de l'exercice	92 077	77 677	21 248
Imputation nette accumulée sur l'autorisation du fonds, à la fin de l'exercice	149 310	92 077	77 677

* Les chiffres réels 1985-1986 reposent sur le système de l'exercice.

**Le budget des dépenses pour 1987-1988 et les chiffres prévus pour 1986-1987 supposent une absence de variation du fonds de roulement.

D'autres détails qui montrent les bénéfices ou les pertes par aéroport sont donnés au tableau 8-19 à 8-21 aux pages 8-41 et 8-42.

B. Autres renseignements

1. Flotte de la Garde côtière canadienne

Le tableau 8-16 donne une ventilation des coûts d'exploitation de la Flotte par sous-activité. La ventilation des coûts se fonde sur l'utilisation actuelle et prévue de la Flotte.

Tableau 8-16 : Ventilation des dépenses en ressources d'exploitation de la Flotte par sous-activité de la Marine/Garde côtière canadienne (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1987-1988		Prévu 1986-1987		Réel 1985-1986	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Aides à la navigation						
Aides à la navigation de courte portée	77 569	1 098	73 444	1 112	61 758	1 035
Aides à la navigation de longue portée	491	-	477	1	489	3
Aménagement, entretien et protection des voies navigables	4 589	75	4 647	76	3 617	93
	82 649	1 173	78 568	1 189	65 864	1 131
Déglaçage, opérations dans l'Arctique						
Aide à la navigation dans les eaux infestées de glaces	58 116	828	53 204	833	39 428	709
Gestion des glaces	4 475	56	4 338	57	5 556	105
Services fournis à d'autres ministères	10 813	156	9 881	158	10 642	162
	73 404	1 040	67 423	1 048	55 626	976
Recherche et Sauvetage maritimes						
Opérations de recherche et sauvetage	43 678	701	42 157	699	40 466	721
	199 731	2 914	188 148	2 936	161 956	2 828

2. Investissements dans la Flotte de la Garde côtière

Le tableau 8-17 résume les investissements effectués pour l'acquisition de navires et d'aéronefs.

Tableau 8-17 : Coût de remplacement estimatif de la Flotte de la Garde côtière (en milliers de dollars)

Nbre de navires et d'aéronefs	Classe de navire		Coût de remplacement estimatif* (en dollars de 1984-1985)
1	1300	Brise-glace lourd pour le golfe	220 000
7	1200	Brise-glace moyens pour le golfe et les rivières	945 000
10	1100	Gros baliseurs/brise-glace légers	780 000
2	1050	Baliseurs moyens/brise-glace légers	96 000
11	1000	Baliseurs moyens renforcés pour la navigation dans les glaces	495 000
3	900	Petits baliseurs renforcés pour la navigation dans les glaces	99 000
7	800	Petits baliseurs	24 500
5	700	Baliseurs spéciaux de rivière	75 000
6	600	Grandes vedettes de recherche et de sauvetage	288 000
2	500	Vedettes moyennes de recherche et de sauvetage	26 000
7	400	Petites vedettes de recherche et de sauvetage	25 200
17	300	Embarcations de recherche et de sauvetage	68 000
2	200	Petites vedettes de recherche et de sauvetage renforcées pour la navigation dans les glaces	8 000
8	100	Petites embarcations de sauvetage	8 800
199		Bateaux de travail de diverses dimensions	18 126
33		Embarcations de sauvetage côtières	1 960
35		Hélicoptères	122 900
4		Aéroglisseurs	29 600
1		Aéronef à voilure fixe	6 650
			3 337 736

* Le coût de remplacement estimatif est basé sur les coûts de remplacement réels récemment engagés ou sur les coûts d'acquisition rajustés pour tenir compte de l'inflation.

Nota : Les biens ont été énumérés pour tenir compte des grandes catégories de classe de navire et non pour réfléter fidèlement les fonctions des unités.

3. Caisse des réclamations de la pollution maritime

Contexte

Parmi les comptes du transport maritime, figure un compte de fiducie qui permet d'exploiter la Caisse des réclamations de la pollution maritime. La Caisse a été établie le 15 février 1972, à la suite d'une modification à la Loi sur la marine marchande du Canada. Ainsi, les réclamations présentées en raison de pertes causées par les substances polluantes déversées par les navires dans les eaux canadiennes peuvent être payées. Aux termes de la Loi, un montant de 0,15 $ est versé par les transporteurs au regard de chaque tonne d'hydrocarbures chargée ou déchargée dans un port du Canada. Ce montant a été abrogé en vertu d'une modification apportée à la Loi le 1er septembre 1976. Le solde de la Caisse s'établissait alors à 40 189 441 $. Le ministère des Transports assure gratuitement les services de soutien administratif nécessaires. Un administrateur, nommé par le gouverneur en conseil et relevant du ministre des Transports, est chargé du fonctionnement de la Caisse.

But

La Caisse vise à indemniser toute partie réclamante qui a pris sans succès des mesures raisonnables en vue de recouvrer du propriétaire du navire le coût des travaux correctifs qui ont été exécutés ou le montant de biens perdus ou endommagés à la suite du déversement de polluants. Selon les circonstances propres à chaque cas, l'administrateur de la Caisse doit verser à la partie réclamante la différence entre le montant réclamé et la limite de responsabilité du propriétaire du navire, tout montant demeuré impayé après que des mesures raisonnables aient été prises en vue d'un recouvrement, tout montant dû par un navire qu'on ne peut identifier et tout intérêt exigible sur des paiements en retard.

Le tableau 8-18 donne un bilan pour la période se terminant le 30 septembre 1986.

Tableau 8-18 : Caisse des réclamations de la pollution maritime (en milliers de dollars)

	Au 30 septembre 1986
Perceptions nettes (février 1972 à septembre 1976)	34 866
Plus : Intérêt et amendes portés au crédit de la Caisse	85 057
	119 923
Moins : Frais administratifs	328
Règlement des réclamations	2 825
	3 153
Solde de la Caisse	116 770

4. Fonds renouvelable des principaux aéroports fédéraux

Le groupe des principaux aéroports fédéraux est exploité selon des méthodes courantes de comptabilité commerciale. Les états financiers récapitulatifs présentés dans cette sous-section montrent les bénéfices ou les pertes par aéroport (tableaux 8-19 à 8-21).

Tableau 8-19 : État financier récapitulatif du Fonds renouvelabe des des principaux aéroports fédéraux par aéroport - Budget des dépenses 1987-1988 (en milliers de dollars)

	Résultats d'exploitation			
Principaux aéroports fédéraux	Recettes	Dépenses	Profit (perte)	**Dépenses en capital**
Halifax	10 559	18 052	(7 493)	9 472
Montreal/Dorval	41 430	46 180	(4 750)	3 016
Montreal/Mirabel	28 826	53 418	(24 592)	3 309
Toronto/Lester B. Pearson	123 799	90 815	32 984	16 571
Ottawa	15 090	20 749	(5 659)	5 035
Winnipeg	13 729	21 873	(8 144)	16 160
Calgary	31 828	37 263	(5 435)	6 883
Edmonton	17 357	22 618	(5 261)	2 893
Vancouver	52 862	46 216	6 646	13 238
Taxe de transport aérien*	85 307	-	85 307	-
Intérêt sur le capital	-	75 003	(75 003)	-
Total	420 787	432 187	(11 400)	76 577

Tableau 8-20 : État financier récapitulatif du Fonds renouvelable des principaux aéroports fédéraux par aéroport - Prévisions de 1986-1987 (en milliers de dollars)

	Résultats d'exploitation			
Principaux aéroports fédéraux	Recettes	Dépenses	Profit (perte)	**Dépenses en capital**
Halifax	9 600	17 855	(8 255)	5 013
Montréal/Dorval	38 300	45 677	(7 377)	6 436
Montréal/Mirabel	26 800	52 836	(26 036)	5 881
Toronto/Lester B. Pearson	115 700	89 890	25 810	16 245
Ottawa	13 900	20 523	(6 623)	15 868
Winnipeg	12 400	21 635	(9 235)	14 200
Calgary	29 900	36 857	(6 957)	10 485
Edmonton	16 200	22 371	(6 171)	4 586
Vancouver	47 400	45 712	1 688	11 086
Taxe de transport aérien*	81 500	-	81 500	-
Intérêt sur le capital	-	79 740	(79 740)	-
Total	391 700	433 096	(41 396)	89 800

* Nota : Le changement apporté au niveau des recettes tient compte de la réduction des recettes attribuées au Fonds renouvelable des aéroports provenant de la taxe de transport aérien. Pour plus de renseignements, se reporter à la page 8-43.

Tableau 8-21 : État financier récapitulatif du Fonds renouvelable des principaux aéroports fédéraux par aéroport - Projets ou pertes réels 1985-1986 (en milliers de dollars)

Principaux aéroports fédéraux	Résultats d'exploitation			Dépenses en capital
	Recettes	Dépenses	Profit (perte)	
Halifax	8 978	16 983	(8 005)	2 535
Montréal/Dorval	32 081	44 279	(12 198)	12 234
Montréal/Mirabel	24 976	53 779	(28 803)	1 972
Toronto/Lester B. Pearson	101 391	88 417	12 974	10 642
Ottawa	12 520	18 234	(5 714)	22 236
Winnipeg	11 761	20 767	(9 006)	22 264
Calgary	26 603	34 629	(8 026)	5 392
Edmonton	14 503	21 182	(6 679)	6 713
Vancouver	44 210	45 513	(1 303)	18 654
Taxe de transport aérien	205 046	-	205 046	-
Intérêt sur le capital	-	81 795	(81 795)	-
	482 069	425 578	56 491	102 642

5. Détails sur les principales sources de recettes/recouvrements

Sur un total de 992,5 millions de dollars de recettes que Transports Canada est autorisé à garder, les activités de la Marine/Garde côtière canadienne, de l'Aviation et de la Gestion des aéroports comptent pour 984,2 millions ou 99,2 %. De même, les activités de la Marine/Garde côtière canadienne comptent pour 72,6 % des recettes portées au crédit du FRC.

Le tableau 8-22 donne les détails des deux types de recettes pour l'activité de la Marine/Garde côtière canadienne.

Tableau 8-22 : Recettes et recouvrements de la Marine/ Garde côtière canadienne

	Budget des dépenses 1987-1988	Prévu 1986-1987	Réel 1985-1986
Recettes à valoir sur le crédit			
Réapprovisionnement de l'Arctique	11 500	11 177	11 557
Déductions des employés pour la location de logements	471	478	429
Activité des ateliers de Prescott	90	90	101
Sommes recouvrées auprès du MDE	25	45	131
Sommes recouvrées auprès du MPO	1 154	1 154	781
Sommes recouvrées auprès de l'ACTA	4	161	104
	13 244	13 105	13 103
Recettes portées au crédit du FRC			
Droits de quayage et de port	9 300	8 543	6 876
Droits d'immatriculation et de sécurité des navires	2 888	2 888	1 704
Recettes du trafic radiomaritime	3 156	2 723	2 070
Affrètement d'un navire câblier	6 770	6 770	5 034
Intérêt sur les investissements	110	140	168
Autres	1 750	1 750	3 618
	23 974	22 814	19 470
Total des recettes	37 218	35 919	32 573

Plus 97 % des recettes à valoir sur le crédit proviennent des activités de l'Aviation et de la Gestion des aéroports. Voici une analyse des principales sources.

Locations, concessions et stationnement : Les recettes de loyer proviennent de la location d'espaces dans les immeubles (bureaux des lignes aériennes, comptoirs de billets, etc.) et de terrains

aéroportuaires aux lignes aériennes et à l'aviation générale. Le loyer se calcule selon un prix fixe par unité d'espace occupé. Les recettes des concessions sont produites par les ventes au détail des restaurants, des entreprises de location de voiture automobile, des boutiques franches, de souvenirs et autres. Ces recettes constituent une proportion des ventes ou un paiement forfaitaire minimal garanti. Les terrains de stationnement sont généralement exploités en vertu de contrat de gestion. Les droits sont basés sur les tarifs locaux.

Droit sur le contrôle terminal : Les Services de la navigation aérienne (ANS) comprennent tous les services de circulation aérienne en route et terminale. Ce service est donc lié au contrôle de la circulation dans le voisinage immédiat des aéroports. Les ANS réclament donc des droits du Fonds des aéroports autonomes pour ses services. Les droits sont fondés sur les coûts directs et indirects dont l'amortissement des éléments suivants du contrôle terminal : tours de contrôle, unités de contrôle terminal (qui font parfois partie d'un centre de contrôle régional), stations d'information de vol, aides à la navigation, radar et services météorologiques.

Droit de services de gestion : La sous-activité des aéroports financés par l'État comprend également les services de soutien fournis à des aéroports par l'administration centrale nationale et six bureaux régionaux. Il s'agit de services spécialisés dans les domaines de la construction et de l'entretien des installations, du développement commercial et de la sûreté et des services d'urgence. Un droit est perçu aux principaux aéroports fédéraux au taux de 26,9 % de leurs dépenses directes d'exploitation sur les lieux. Ces droits sont portés au crédit des aéroports financés par l'État.

Taxe de transport aérien : La taxe est payée par le passager au moment où il achète son billet et s'applique à la plus grande partie du trafic aérien commercial. Revenu Canada (Douanes et Accises) perçoit la taxe et transfère au Programme les sommes équivalentes aux perceptions. Ces dernières années, les services de navigation aérienne ont reçu une allocation de 14 % des recettes provenant de la taxe en guise de contribution au recouvrement des coûts des services intérieurs de circulation aérienne en route. Les autres 86 % ont été allouées aux aéroports. La méthode de répartition des recettes provenant de cette taxe entre les aéroports et les installations intérieurs en route et entre les aéroports fait actuellement l'objet d'une revue dans le cadre de l'élaboration d'une nouvelle politique de recouvrement des coûts du Ministère. Une méthode d'affectation provisoire qui a été prévue dans le Budget principal de 1986-1987 et qui a été conservée dans le Budget de 1987-1988 ne prévoit suffisamment de recettes fiscales au Fonds renouvelable que pour combler la lacune entre les recettes des emplacements et leurs coûts de fonctionnement et en capital. Le reste de la part des aéroports est alors allouée aux aéroports financés par l'État. La part de la taxe de transport aérien allouée aux Services de navigation aérienne, considérée également comme une mesure d'affectation provisoire, est passée de 14 % à 20 %.

Les autres grandes sources de recettes sont les taxes d'atterrissage des aéronefs et les taxes générales d'aérogare que doivent payer les exploitants d'aéronef utilisant les aérogares des 23 principaux aéroports.

Les tableaux 8-23 et 8-24 donnent d'autres détails sur les recettes et les sommes recouvrées de l'Aviation et de la Gestion des aéroports, respectivement.

Tableau 8-23 : Recettes et recouvrements de l'Aviation (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1987-1988						
	Services de la navigation aérienne	Services de réglementation	Services aux aéronefs	Direction et administration	Total	Total prévu 1986-1987	Total réel 1985-1986
Recettes							
Location, concessions et stationnement	770	1	5	669	1 445	900	1 452
Autres	18 871	711	415	104	20 101	18 300	16 495
Total des recettes	19 641	712	420	773	21 546	19 200	17 947
Recouvrements :							
Principaux aéroports fédéraux							
Contrôle de la la circulation aérienne	68 185	-	-	-	68 185	61 000	52 676
Droits des services de gestion	-		-	-	-	-	6 121
	68 185	-	-	-	68 185	61 000	58 797
Marine/Garde côtière							
Service de télécommunications et d'hélicoptère	108	-	14 551	-	14 659	14 000	12 486
Service de l'environnement							
Services météorologiques	752	-	-	-	752	700	626
	860	-	14 551	-	15 411	14 700	13 112
Total des recouvrements	69 045	-	14 551	-	83 596	75 700	71 909
Taxe de transport aérien	86 776	-	-	-	86 776	51 900	44 134
Total des recettes, des recouvrements et la taxe de transport aérien	175 462	712	14 971	773	191 918	146 800	133 990

Tableau 8-24 : Recettes et recouvrements de la Gestion des aéroports (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1987-1988				
	Principaux aéroports fédéraux	Aéroports financés par l'État	**Total**	Total prévu 1986-1987	Total réel 1985-1986
Recettes					
Location, concessions et stationnement	165 698	31 705	**197 403**	179 600	162 671
Taxes d'atterrissage	91 700	16 781	**108 481**	99 200	85 544
Taxes générales d'aérogare	58 781	5 904	**64 685**	62 900	50 077
Autres	13 984	7 677	**21 661**	21 300	19 902
Total des recettes	330 163	62 067	**392 230**	363 000	318 194
Recouvrements :					
Principaux aéroports fédéraux					
Droits des services de gestion	-	38 764	**38 764**	38 300	37 597
Services de la navigation aérienne					
Services d'entretien et de logement	5 200	-	**5 200**	4 900	3 432
Service de l'environnement					
Programme des services de météorologie	117	-	**117**	600	564
Total des recouvrements	5 317	38 764	**44 081**	43 800	41 593
Taxe de transport aérien	85 307	257 418	**342 725**	304 700	262 352
Total des recettes, des recouvrements et de la taxe de transport aérien	420 787	358 249	**779 036**	711 500	622 139

6. Détails sur les mandats légaux

En plus des principales lois citées à la page 1-30, les activités de Transports Canada sont régies par les lois suivantes :

Politique et Coordination : Les lois qui suivent régissent les fonctions qu'effectue cette Activité : la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada. La prestation de certains services de traversier fait également partie du mandat du Ministre tel que l'exigent les articles 31 et 32 des conditions de l'union avec Terre-Neuve et des conditions en vertu desquelles l'Ile-du-Prince-Édouard est entrée dans la Confédération. Aussi, les dispositions visant les sociétés de la Couronne de la Loi sur l'administration financière ont une grande incidence sur les rapports entre l'Activité de la Politique et de la Coordination et le CN, Marine Atlantique Inc., VIA Rail, la Société canadienne des ports et l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Marine/Garde côtière canadienne : Les lois suivantes s'appliquent aux fonctions fédérales visant les voies et les terminaux maritimes : la Loi sur la marine marchande du Canada, la Loi sur la protection des eaux navigables, la Loi sur la prévention de la pollution dans les eaux arctiques, la Loi sur le pilotage, la Loi sur les commissions de port, la Loi sur les commissaires du port de Toronto, la Loi sur les commissaires du port de Hamilton, la Loi sur les havres publics et les installations portuaires et la Loi sur le transport des marchandises par eau.

Aviation/Gestion des aéroports : La Loi sur l'aéronautique exige que le ministre des Transports contrôle et réglemente l'aviation civile et supervise toutes les questions liées à l'aéronautique civile. En vertu de cette même Loi, le Ministre doit aménager, exploiter et entretenir les aéroports et assurer des services de navigation aérienne.

Surface : Les lois suivantes régissent l'Activité des transports de surface : la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, la Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile, la Loi sur les normes de consommation de carburant de véhicule automobile, la Loi sur le déplacement des lignes et les croisements de chemin de fer et la Loi sur le transport des marchandises dangereuses.

7. Sommaires du financement par voie de crédits - Sociétés d'État.

Les tableaux 8-25 à 8-29 montrent les détails du financement par voie de crédits des sociétés d'État.

Tableau 8-25 : Corporation Place du Havre Canada

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1987-1988	Budget des dépenses 1986-1987	Différence
Coûts de fonctionnement	1 450	15 468	(14 018)
Recettes	(755)	(14 233)	13 478
Dépenses de fonctionnement nettes	695	1 235	(540)
Dépenses en capital	5 393	19 375	(13 982)
Fonds nécessaires	6 088	20 610	(14 522)
Réduction du fonds de roulement	(868)	(11 426)	10 558
Total des besoins budgétaires	5 220	9 184	(3 964)

Tableau 8-26 : Les ponts Jacques Cartier et Champlain Inc.

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1987-1988	Budget des dépenses 1986-1987	Différence
Dépenses de fonctionnement	14 180	10 339	3 841
Recettes provenant des usagers	(7 493)	(6 697)	(796)
Dépenses de fonctionnement nettes	6 687	3 642	3 045
Moins:			
Articles hors caisse	1 184	1 232	(48)
Fonds nécessaires pour le fonctionnement	5 503	2 410	3 093
Acquisition d'immobilisations, d'installation et de matériel	115	78	37
Total des besoins budgétaires	5 618	2 488	3 130

Tableau 8-27 : La Société canadienne des ports

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1987-1988	Budget des dépenses 1986-1987	Différence
Dépenses en capital:			
Sept-Îles - Québec - Aménagement de nouvelles installations	3 485	6 267	(2 782)
Churchill - Manitoba - Achat d'un remorqueur	-	2 600	(2 600)
Total partiel des besoins budgétaires	3 485	8 867	(5 382)
Non budgétaires:			
Prêt pour le financement d'immobilisations	2 000	-	2 000
Total des besoins	5 485	8 867	(3 382)

Tableau 8-28 : Marine Atlantique Inc.

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1987-1988	Budget des dépenses 1986-1987	Différence
Dépenses de fonctionnement	197 716	193 800	3 916
Recettes provenant des usagers	(63 080)	(56 100)	(6 980)
Dépenses de fonctionnement nettes	134 636	137 700	(3 064)
Moins:			
Articles hors caisse	21 170	21 300	(130)
Péremption prévue*	24 411	-	24 411
Fonds nécessaires pour le fonctionnement	89 055	116 400	(27 345)
Acquisition d'immobilisations, d'installation et de matériel	15 967	29 706	(13 739)
Total des besoins budgétaires	105 022	146 106	(41 084)

* Pour répondre aux besoins financiers de Marine Atlantique relatifs à la construction du Gulfspan II, le ministère avancera des fonds à Marine Atlantique qui les remboursera au cours des années à venir. Comme les sources de ces fonds n'ont pas encore toutes été dégagées au sein du ministère, une baisse de 24,4 millions de dollars figure temporairement au budget de Marine Atlantique. Cette lacune sera comblée au moyen de réaffectations du ministère.

Tableau 8-29 : VIA Rail Canada Inc.

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1987-1988	Budget des dépenses 1986-1987	Différence
Dépenses de fonctionnement	671 200	663 400	7 800
Recettes provenant des usagers	(253 800)	(232 500)	(21 300)
Dépenses de fonctionnement nettes	417 400	430 900	(13 500)
Moins:			
Articles hors caisse	70 500	72 800	(2 300)
Fonds nécessaires pour le fonctionnement	346 900	358 100	(11 200)
Acquisition d'immobilisations, d'installation et de matériel	141 800	132 300	(9 500)
Total des besoins budgétaires	488 700*	490 400	(1 700)

* Ne sont pas inclus les paiements d'aide à la main-d'oeuvre de 11,3 millions de dollars en 1987-1988 et de 9,6 millions en 1986-1987. Voir le libellé du crédit 40 pour des explications, à la page 1-7.

Tableau 30 : Administration de la voie maritime du Saint-Laurent

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1987-1988	Budget des dépenses 1986-1987	Différence
Dépenses en capital :			
Mise en état du canal Welland	24 500	-	24 500
Total des besoins budgétaires	24 500	-	24 500